

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cunoștințe despre ciclism

Ghidul Cyclos

Mobilitatea ecologică și beneficiile sale pentru tinerii defavorizați

Modulul 1

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

PREZENTAREA GENERALĂ A MODULULUI

Modulul 1	**Mobilitatea ecologică și beneficiile sale pentru tinerii defavorizați**
Rezumat	Acest modul explorează mobilitatea verde, punând un accent deosebit pe ciclism ca activitate incluzivă, accesibilă și de autonomizare pentru tinerii defavorizați. Mobilitatea verde este recunoscută din ce în ce mai mult ca o strategie-cheie pentru îmbunătățirea sănătății publice, reducerea impactului asupra mediului și susținerea echității sociale (Comisia Europeană, 2020; OMS, 2018). Cu toate acestea, nu toți tinerii beneficiază în mod egal de oportunitățile oferite de mobilitatea durabilă. Barierele sociale, economice și personale pot limita semnificativ participarea. Acest modul examinează dezavantajele cognitive, culturale, emoționale, sociale și economice și explică modul în care mersul cu bicicleta poate contribui la depășirea acestor bariere prin îmbunătățirea stării de bine, consolidarea legăturilor sociale și sporirea independenței și a accesului la educație, la locuri de muncă și la viața comunității (UNICEF, 2021; Bauman et al., 2012).
Rezultatele Învățării	• Înțelegerea conceptului de mobilitate ecologică și a importanței acesteia pentru tineri și comunități • Recunoașterea diferitelor tipuri de dezavantaje care pot afecta viața de zi cu zi și mobilitatea tinerilor • Să explice modul în care mersul cu bicicleta poate contribui la sănătatea fizică, la bunăstarea emoțională și la incluziunea socială • Reflectarea aupra modului în care mersul cu bicicleta poate spori indepenența și oportunitățile de participare
Cuvinte cheie #hashtags	#greenmobility #cycling #youthinclusion #disadvantage #wellbeing #sustainability #participation #empowerment

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

INTRODUCERE

Mobilitatea verde se referă la soluții de transport care reduc impactul asupra mediului, promovând în același timp comunități mai sănătoase și mai plăcute de locuit. Mersul pe jos, mersul cu bicicleta și transportul public sunt elemente centrale ale acestei abordări și sunt puternic susținute de politicile europene privind sustenabilitatea și clima (Comisia Europeană, 2020). Pentru tineri, mobilitatea este direct legată de independență, accesul la educație, ocuparea forței de muncă, viața socială și dezvoltarea personală. Cu toate acestea, tinerii defavorizați se confruntă adesea cu multiple bariere care le limitează capacitatea de a se deplasa liber și în siguranță.

Aceste bariere pot include resurse financiare limitate, lipsa unei infrastructuri sigure, excluziunea socială, încrederea scăzută în sine, dificultăți lingvistice sau probleme de învățare. Atunci când mobilitatea este restricționată, participarea la viața comunității, la activități sportive și la oportunități educaționale este, de asemenea, redusă, crescând riscul de izolare și inegalitate (UNICEF, 2021; OCDE, 2018).

Ciclismul oferă o modalitate practică și accesibilă de a aborda unele dintre aceste provocări. Nu este doar un mijloc de transport, ci și o formă de activitate fizică care susține bunăstarea mentală, reduce stresul și îmbunătățește starea generală de sănătate (OMS, 2018; Biddle & Asare, 2011). Ciclismul poate ajuta tinerii să se simtă mai încrezători, mai conectați și mai capabili. Acest modul evidențiază modul în care ciclismul poate deveni un instrument de incluziune, de autonomizare și de participare socială, în special pentru tinerii care se confruntă cu diferite forme de dezavantaj.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

1. Mobilitatea ecologică și beneficiile sale pentru tinerii defavorizați

Acest capitol oferă o explorare aprofundată a mobilității verzi și examinează modul în care diferite forme de dezavantaj afectează accesul tinerilor la o mobilitate sigură, durabilă și incluzivă. Mobilitatea nu este doar o chestiune practică, ci și un factor social determinant al sănătății și al participării. Mobilitatea limitată poate reduce accesul la educație, ocuparea forței de muncă, activități recreative și rețele sociale, consolidând astfel ciclurile de inegalitate (Lucas, 2012; OCDE, 2018).

1.1 Ce este mobilitatea ecologică?

Mobilitatea verde se referă la sistemele de transport care reduc la minimum daunele aduse mediului, îmbunătățind în același timp calitatea vieții. Mobilitatea activă, în special mersul cu bicicleta și mersul pe jos, este recunoscută ca o strategie-cheie pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, a poluării aerului și a congestiei traficului (Comisia Europeană, 2020). Mediile urbane care încurajează mersul cu bicicleta au fost asociate cu niveluri mai scăzute de poluare și cu îmbunătățirea indicatorilor de sănătate publică (Götschi et al., 2016).

Dincolo de impactul asupra mediului, mobilitatea verde este strâns legată de sustenabilitatea socială. Accesul la mijloace de transport sigure și la prețuri accesibile permite indivizilor să participe la viața socială, educațională și economică. Atunci când opțiunile de mobilitate durabilă nu sunt disponibile sau sunt inaccesibile, grupurile defavorizate sunt afectate în mod disproporționat, ceea ce duce la creșterea inegalităților sociale.

1.2 Impactul asupra mediului al mobilității verzi și rolul mersului cu bicicleta

Transportul este una dintre principalele surse de emisii de gaze cu efect de seră în Europa și la nivel global. Transportul rutier, în special, contribuie semnificativ la emisiile de dioxid de carbon (CO_2), la poluarea aerului și la zgomot, mai ales în zonele urbane (Agenția Europeană de Mediu, 2022). Tinerii cresc într-un context în care schimbările climatice, fenomenele meteorologice extreme și degradarea mediului sunt din ce în ce mai vizibile, ceea ce face ca mobilitatea durabilă să fie nu doar o problemă tehnică, ci și o preocupare generațională.

Utilizarea autoturismelor private rămâne predominantă în multe regiuni, dar este asociată cu un consum ridicat de energie, aglomerarea traficului și o calitate slabă a aerului. Poluarea aerului a fost asociată cu boli respiratorii, probleme cardiovasculare și scăderea calității vieții, afectând în mod, disproporționat comunitățile cu venituri reduse, care locuiesc adesea în zone mai poluate (OMS, 2021). Promovarea mobilității active, cum ar fi mersul cu bicicleta, poate contribui, prin urmare, atât la protecția mediului, cât și la echitatea în materie de sănătate.

Ciclismul nu produce emisii directe și necesită mult mai puține resurse decât transportul motorizat. Studiile arată că trecerea de la mașini la biciclete pentru deplasările urbane scurte poate reduce semnificativ emisiile de CO_2 și poate îmbunătăți calitatea aerului (Comisia Europeană, 2020; Götschi et al., 2016). În plus,

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

ciclismul reduce aglomerația rutieră și poluarea fonică, făcând orașele mai locuibile și mai sigure pentru toți locuitorii, inclusiv pentru copii și tineri.

Încurajarea tinerilor să adopte mersul cu bicicleta ca parte a mobilității lor zilnice poate contribui, de asemenea, la dezvoltarea unor atitudini și comportamente favorabile mediului. Adolescența este o perioadă cheie pentru formarea obiceiurilor pe termen lung. Implicarea în practici de mobilitate ecologică îi ajută pe tineri să facă legătura între alegerile personale și rezultatele mai ample asupra mediului, consolidându-le simțul responsabilității și al capacității de acțiune în raport cu provocările legate de sustenabilitate (OCDE, 2020). În acest fel, mersul cu bicicleta devine nu doar o opțiune de transport, ci și o expresie practică a cetățeniei ecologice.

Pentru tinerii defavorizați, participarea la inițiativele de mobilitate ecologică poate fi deosebit de motivantă. Aceasta le permite să contribuie în mod pozitiv la comunitățile lor și la mediu, combătând stereotipurile conform cărora sustenabilitatea este o preocupare exclusivă a grupurilor mai privilegiate. Programele de ciclism incluzive au, prin urmare, potențialul de a combina conștientizarea ecologică cu incluziunea socială, corelând tranziția ecologică cu justiția socială.



Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

1.3 Mobilitatea ca factor social determinant al incluziunii

Mobilitatea joacă un rol esențial în modelarea oportunităților de viață. Cercetările evidențiază faptul că accesul la o mobilitate fiabilă și accesibilă este esențial pentru accesul la educație, locuri de muncă și servicii sociale (Lucas, 2012). Pentru tineri, mobilitatea independentă susține autonomia, formarea identității și integrarea socială.

Atunci când tinerii nu au acces la o mobilitate sigură, aceștia pot ajunge să fie izolați de colegii lor și de viața comunității. Acest lucru poate contribui la o participare redusă la activități sportive, culturale și în medii de învățare informale, care sunt importante pentru dezvoltarea holistică a tinerilor (OCDE, 2018).sports, cultural activities and informal learning environments, which are important for holistic youth development (OECD, 2018).



1.4 Înțelegerea dezavantajelor tinerilor în ceea ce privește mobilitatea

Tinerii defavorizați se pot confrunta cu forme diferite, și adesea suprapuse, de dezavantaj care le influențează încrederea în sine, accesul la resurse și capacitatea de a participa la o mobilitate sigură și independentă.

Dezavantaj cognitiv: dificultățile de învățare, problemele de atenție sau tulburările de dezvoltare neurologică pot afecta capacitatea unui tânăr de a procesa informații, de a urma instrucțiuni complexe sau de a lua decizii rapide în medii dinamice, cum ar fi traficul rutier. Acest lucru poate reduce încrederea în capacitatea de a învăța să meargă pe bicicletă sau de a se deplasa pe drumurile publice. Fără metode de predare adaptate și sprijin suplimentar, acești tineri se pot simți copleșiți sau descurajați să participe la activități legate de mobilitate.

Dezavantaj cultural: barierele lingvistice, contextul migrației sau experiențele de discriminare pot limita accesul la informații despre opțiunile locale de mobilitate și regulile de siguranță. Tinerii proveniți din familii de migranți pot, de asemenea, să nu fie familiarizați cu mersul pe bicicletă ca mijloc obișnuit de transport, mai ales dacă acesta nu făcea parte din viața de zi cu zi în țara lor de origine. Așteptările culturale, inclusiv normele de gen, pot restricționa și mai mult participarea la activități publice sau mixte din punct de vedere al genului, reducând oportunitățile de a practica mersul pe bicicletă.

Dezavantaj emoțional: anxietatea, stima de sine scăzută, traumele sau stresul psihologic continuu pot influența puternic dorința unui tânăr de a încerca activități noi sau de a se deplasa independent în spațiile publice. Teama de eșec, teama de accidente sau experiențele negative din trecut pot crea bariere mentale care împiedică

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

participarea la ciclism. Mediile de sprijin și fără prejudecăți sunt deosebit de importante pentru a-i ajuta pe acești tineri să-și construiască treptat încrederea în sine.

Dezavantaj social: izolarea, rețelele slabe de prieteni sau excluderea din grupurile sociale pot reduce expunerea la modele pozitive de urmat și la activități comune. Tinerii care nu beneficiază de prietenii care să îi susțină sau de legături cu comunitatea pot avea mai puține oportunități de a se alătura activităților de grup, cum ar fi ciclismul. Dezavantajul social poate reduce, de asemenea, motivația, întrucât participarea este adesea încurajată prin influența colegilor și prin sentimentul de apartenență.

Dezavantajul economic: resursele financiare limitate pot restricționa accesul la biciclete, echipamente de siguranță, servicii de întreținere sau spații de depozitare sigure. Sărăcia în materie de transport este strâns legată de excluziunea socială mai largă, deoarece limitează accesul la educație, formare, locuri de muncă și oportunități recreative. Pentru tinerii defavorizați din punct de vedere economic, chiar și opțiunile de mobilitate cu costuri reduse, precum ciclismul, pot rămâne inaccesibile fără un sprijin specific.

Aceste dezavantaje apar rareori izolat. Dimpotrivă, ele se suprapun adesea și se întăresc reciproc, creând bariere complexe în calea mobilității și participării. De exemplu, un tânăr provenind dintr-un mediu de migranți se poate confrunta, în același timp, cu bariere lingvistice, dificultăți economice și izolare socială. Astfel de dezavantaje care se intersectează pot reduce semnificativ oportunitățile de deplasare independentă, interacțiune socială și dezvoltare personală, sporind riscul de excluziune pe termen lung (UNICEF, 2021; OCDE, 2018).

1.5 Bariere în calea mobilității verzi pentru tinerii dezavantajați

Tinerii defavorizați se confruntă cu mai multe bariere în calea adoptării mobilității verzi, printre care lipsa infrastructurii sigure, accesul limitat la biciclete, cunoștințe insuficiente privind siguranța rutieră și bariere psihologice, precum frica sau încrederea scăzută (Götschi et al., 2016). În multe zone urbane și periurbane, infrastructura pentru ciclism este distribuită inegal, pistele de biciclete mai sigure și zonele cu trafic redus fiind mai des întâlnite în cartierele cu venituri mai ridicate.

Tinerii care locuiesc în zone defavorizate pot fi, prin urmare, expuși la un trafic mai intens, la drumuri prost întreținute și la lipsa unor locuri de parcare sigure pentru biciclete, toate acestea reducând atât siguranța percepută, cât și cea reală a mersului cu bicicleta. Cercetările arată că percepția pericolului din trafic este unul dintre cei mai puternici factori predictivi ai implicării tinerilor în mobilitatea activă (Götschi et al., 2016).

Constrângerile economice joacă, de asemenea, un rol semnificativ. Pentru familiile cu resurse financiare limitate, achiziționarea unei biciclete, a unei căști și a echipamentului de siguranță de bază poate să nu fie o prioritate, mai ales atunci când alte nevoi esențiale concurează pentru bugetele limitate. În plus, tinerii defavorizați pot avea acces limitat la servicii de reparații sau la spații sigure de depozitare, ceea ce sporește riscul de furt sau de deteriorare. Aceste bariere materiale pot face ca mersul

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

cu bicicleta să pară nesigur sau inaccesibil ca mijloc de transport obișnuit (Lucas, 2012).

Barierele legate de cunoștințe limitează și mai mult participarea. Tinerii care nu au beneficiat de instruire în ciclism sau de educație privind siguranța rutieră pot avea nesiguranțe cu privire la regulile de circulație, semnalizare sau modul în care să se poziționeze în siguranță pe drum. Această nesiguranță poate duce la anxietate și la evitarea mersului cu bicicleta în spațiile publice. Școlile și programele comunitare nu oferă întotdeauna acces egal la educația privind mobilitatea, ceea ce poate accentua inegalitățile existente în ceea ce privește încrederea și competența.

Factorii psihologici și sociali sunt la fel de importanți. Teama de accidente, încrederea scăzută în sine sau experiențele negative anterioare în trafic pot descuraja tinerii să încerce sau să continue să folosească bicicleta. Pentru unii tineri, în special pentru cei care au suferit excluziune socială sau hărțuire, participarea la activități publice vizibile poate părea intimidantă. Normele culturale și așteptările legate de gen pot, de asemenea, să restricționeze participarea, în special în rândul fetelor sau al tinerilor proveniți din medii de migranți, unde mersul cu bicicleta nu este încurajat în mod tradițional.

Abordarea acestor bariere necesită o abordare holistică și incluzivă. Îmbunătățirile infrastructurii, precum pistele protejate pentru biciclete și traseele cu trafic redus, sunt esențiale, dar nu sunt suficiente în sine. Proiectarea programelor incluzive ar trebui să combine accesul la echipament, instruirea structurată în domeniul siguranței rutiere și al abilităților de mers cu bicicleta, precum și medii de învățare favorabile, în care tinerii să poată exersa fără teamă. Mentoratul și sprijinul oferit de colegi pot contribui la consolidarea încrederii, în timp ce inițiativele comunitare pot cultiva un sentiment de apartenență și pot normaliza mersul cu bicicleta ca activitate pentru toată lumea, indiferent de mediul de proveniență sau de abilități. Astfel de intervenții pe mai multe niveluri au șanse mai mari să reducă inegalitățile în ceea ce privește accesul la mobilitatea ecologică și să promoveze participarea pe termen lung (Lucas, 2012; UNICEF, 2021).

2. Beneficiile ciclismului pentru tinerii defavorizați

Ciclismul oferă beneficii multidimensionale care depășesc sfera condiției fizice. Cercetările din domeniul sănătății publice, psihologiei și științelor sociale arată că activitatea fizică regulată este strâns legată de îmbunătățirea stării de bine, a performanței cognitive și a integrării sociale (OMS, 2018; Bauman et al., 2012). Pentru tinerii defavorizați, aceste efecte pot fi deosebit de semnificative, deoarece ciclismul oferă atât mișcare, cât și o participare semnificativă.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.



2.1 Beneficii psihologice și cognitive

Dovezile științifice arată că activitatea fizică susține dezvoltarea creierului și funcționarea cognitivă, în special la tineri (Hillman et al., 2008). Activități precum ciclismul îmbunătățesc fluxul sanguin către creier, ceea ce este asociat cu o atenție sporită, o memorie mai bună și o funcționare executivă îmbunătățită. Aceste îmbunătățiri pot fi deosebit de benefice pentru tinerii care se confruntă cu dificultăți de învățare sau cu probleme de concentrare. Activitatea fizică este asociată cu reducerea simptomelor de anxietate și depresie, cu îmbunătățirea stării de spirit și cu o mai bună gestionare a stresului (Biddle & Asare, 2011).

Ciclismul este, de asemenea, strâns legat de bunăstarea emoțională. Mișcarea regulată reduce simptomele de anxietate și depresie și contribuie la reglarea stării de spirit (Biddle & Asare, 2011; OMS, 2018). Ciclismul, în special, ca activitate în aer liber și ritmică, poate sprijini reglarea emoțională și poate oferi un sentiment de libertate și eliberare. Expunerea la medii naturale sau verzi în timpul ciclismului a fost, de asemenea, asociată cu refacerea psihologică și reducerea oboselii mentale (Twohig-Bennett & Jones, 2018).

Pentru tinerii defavorizați care se pot confrunta cu stres, nesiguranță sau o stimă de sine scăzută, ciclismul poate oferi o activitate sigură și structurată care le consolidează încrederea prin realizări treptate. Învățarea mersului pe bicicletă, îmbunătățirea rezistenței fizice ( ) sau parcurgerea unui traseu pot cultiva un sentiment de competență și de autoeficacitate. Mai mult, legătura dintre activitatea fizică și funcționarea cognitivă nu trebuie neglijată. Mișcare ă regulată a fost asociată cu îmbunătățiri ale atenției, memoriei și funcționării executive, aspecte importante pentru învățare și luarea deciziilor de zi cu zi (Hillman et al., 2008). În acest sens, ciclismul susține nu doar sănătatea, ci și rezultate mai ample în ceea ce privește dezvoltarea.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

2.2 Physical Health Benefits

Ciclismul este recunoscut pe scară largă ca o formă de activitate fizică moderată până la intensă, care oferă beneficii substanțiale pentru sănătate pe tot parcursul vieții. Practicarea regulată a ciclismului contribuie la îmbunătățirea capacității cardiovasculare, a forței și rezistenței musculare, precum și la menținerea unei greutăți sănătoase (OMS, 2018; Green et al., 2021). Pentru tineri, formarea unor obiceiuri active încă din copilărie este deosebit de importantă, deoarece modelele de activitate fizică din adolescență se mențin adesea și la vârsta adultă.

Din perspectiva prevenirii, practicarea constantă a ciclismului a fost asociată cu un risc redus de boli cronice, precum bolile cardiovasculare, diabetul de tip 2 și obezitatea (OMS, 2018). Transportul activ, inclusiv mersul cu bicicleta la școală, la centrele de antrenament sau la locul de muncă, le permite tinerilor să integreze activitatea fizică în rutina lor zilnică fără a fi nevoie de acces la facilități sportive organizate, care pot fi inaccesibile din punct de vedere financiar sau social pentru tinerii defavorizați.

Pentru tinerii defavorizați, aceste efecte asupra sănătății pot fi deosebit de semnificative. Tinerii care se confruntă cu dificultăți economice, excluziune socială sau stres emoțional au adesea mai puține oportunități de a se implica în activități recreative structurate. Ciclismul oferă o modalitate relativ ieftină și accesibilă de a îmbunătăți starea de bine fizică.

2.3 Beneficii sociale și culturale

Activitățile de ciclism se desfășoară adesea în grup, încurajând comunicarea, cooperarea și sprijinul reciproc. Participarea la activități fizice în grup a fost asociată cu relații mai puternice între colegi și cu îmbunătățirea abilităților sociale (Bailey, 2006). Pentru tinerii care se confruntă cu izolarea sau marginalizarea, ciclismul în grup poate oferi o modalitate necompetitivă și incluzivă de a interacționa cu ceilalți.

Ciclismul poate promova, de asemenea, interacțiunea interculturală. Atunci când tinerii provenind din medii culturale sau de migrație diferite pedalează împreună, aceștia împărtășesc experiențe care reduc stereotipurile și consolidează încrederea. Teoria capitalului social subliniază faptul că activitățile comune întăresc legăturile comunitare și sentimentul de apartenență (Putnam, 2000). Acest aspect este deosebit de important pentru tinerii care se simt excluși din activitățile mainstream.

În plus, mersul cu bicicleta în spațiile publice sporește sentimentul de vizibilitate al tinerilor și participarea acestora la viața comunității. Îmbunătățirea condiției fizice și a nivelului de energie poate influența, de asemenea, în mod pozitiv frecvența școlară, concentrarea și calitatea generală a vieții. Sentimentul de prezență și de activitate în medii comune contribuie la incluziunea socială și la dezvoltarea unui sentiment de cetățenie (UNICEF, 2021).

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

2.4 Beneficii economice și pentru dezvoltarea abilităților de viață

3 A fi văzut de ceilalți participanți la trafic este esențial, mai ales în condiții de lumină slabă sau de trafic intens. Ciclismul este una dintre cele mai accesibile forme de mobilitate personală. Pentru tinerii proveniți din medii cu venituri reduse, accesul la o bicicletă poate reduce costurile de transport și poate îmbunătăți accesul la educație, formare profesională și locuri de muncă (Lucas, 2012). Mobilitatea este un factor-cheie al participării sociale, iar opțiunile limitate de transport sunt strâns asociate cu excluziunea socială.

4 Ciclismul contribuie, de asemenea, la dezvoltarea competențelor de viață. Învățarea regulilor de siguranță rutieră, planificarea traseelor și întreținerea bicicletei stimulează responsabilitatea, capacitatea de rezolvare a problemelor și independența. Aceste competențe practice pot fi transferate în alte domenii ale vieții, sprijinind dezvoltarea personală pe termen lung. Participarea la activități structurate de ciclism poate, de asemenea, să îi familiarizeze pe tineri cu munca în echipă, punctualitatea și angajamentul.

3. Ciclismul ca instrument de incluziune socială și de autonomizare

Dincolo de beneficiile individuale, ciclismul poate servi drept mecanism mai amplu de incluziune socială. S-a demonstrat că programele sportive și de activitate fizică incluzive consolidează integrarea socială și autonomizarea în rândul grupurilor defavorizate (McNeil et al., 2017). Ciclismul este deosebit de potrivit, deoarece poate fi adaptat la diferite niveluri de abilități și nu necesită infrastructură costisitoare.

3.1 Autonomizarea și încrederea în sine

Autonomizarea implică dobândirea unui control mai mare asupra propriei vieți, dezvoltarea încrederii și sentimentul de a fi capabil să iei decizii care îți influențează viitorul (Zimmerman, 2000). Pentru tineri, autonomizarea este strâns legată de oportunitățile de a acționa independent, de a experimenta succesul și de a fi recunoscuți pentru abilitățile lor. Învățarea mersului pe bicicletă sau îmbunătățirea abilităților de ciclism pot susține direct acest proces. Stăpânirea unei abilități fizice care permite deplasarea independentă în spațiul public poate spori semnificativ încrederea în sine și autonomia, în special pentru tinerii care ar fi putut experimenta eșecuri repetate, excludere sau supraprotecție în alte domenii ale vieții. Capacitatea de a se deplasa liber, fără a depinde constant de adulți sau de transportul public, poate remodela modul în care tinerii se percep pe sine și locul lor în comunitate.

Mersul cu bicicleta oferă, de asemenea, etape clare și realizabile, precum menținerea echilibrului în mod independent, parcurgerea unui traseu sau mersul pe distanțe mai lungi. Atingerea acestor obiective prin practică consolidează sentimentul de competență și de autonomie personală. Conform teoriei împuternicirii, astfel de experiențe de stăpânire a unei abilități sunt esențiale pentru dezvoltarea

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

autoeficacității, definită ca încrederea în propria capacitate de a reuși în situații specifice (Zimmerman, 2000). Pentru tinerii defavorizați, care pot primi adesea feedback negativ în contexte academice sau sociale, experiențele pozitive de stăpânire a activităților fizice pot juca un rol compensatoriu crucial.

Cercetările privind dezvoltarea tinerilor arată că participarea cu succes la activități fizice structurate contribuie la o competență percepută mai ridicată, la o stimă de sine îmbunătățită și la o reziliență mai mare în fața provocărilor (Bailey, 2006). Activitățile fizice, cum ar fi ciclismul, încurajează, de asemenea, perseverența, rezolvarea problemelor și stabilirea obiectivelor, toate acestea fiind competențe transferabile care susțin o dezvoltare personală mai amplă. Atunci când tinerii se percep ca fiind capabili într-un anumit domeniu, această încredere se poate extinde și la alte domenii, inclusiv la implicarea școlară, relațiile sociale și aspirațiile viitoare.

3.2 Participarea comunitară

Inițiativele de ciclism implică adesea plimbări în comunitate, ateliere, sesiuni de antrenament și evenimente locale care reunesc tineri, voluntari, familii și alți membri ai comunității. Aceste activități comune creează spații structurate, dar informale, în care poate avea loc interacțiunea între diferite grupe de vârstă, medii sociale și culturi. Prin participarea repetată, tinerii dezvoltă legături sociale, învață să coopereze cu ceilalți și încep să se simtă recunoscuți ca membri activi ai comunității lor. Astfel de experiențe colective sunt deosebit de valoroase pentru tinerii care, altfel, ar avea oportunități limitate de implicare socială pozitivă.

Cercetările privind capitalul social evidențiază faptul că participarea la activități comunitare joacă un rol esențial în construirea încrederii, a reciprocității și a sentimentului de apartenență (Putnam, 2000). Atunci când tinerii iau parte la activități de ciclism în grup, aceștia nu se angajează doar în mișcare fizică, ci intră și într-un mediu social în care se practică normele de cooperare, sprijin reciproc și responsabilitate împărtășită. În timp, aceste interacțiuni pot consolida atât capitalul social de legătură (relațiile cu colegii care împărtășesc experiențe similare), cât și capitalul social de punte (relațiile cu persoane din medii diferite), ambele fiind importante pentru incluziunea socială.

Pentru tinerii defavorizați, apartenența la un grup de ciclism poate oferi acces la relații de sprijin care ar putea lipsi în alte domenii ale vieții. Interacțiunile pozitive cu colegii, mentorii și voluntarii pot contribui la crearea unui sentiment de siguranță și acceptare, esențial pentru o participare susținută. În plus, expunerea la modele pozitive de urmat — precum lucrătorii de tineret, voluntarii instruiți sau cicliștii mai experimentați — poate lărgi perspectivele tinerilor asupra a ceea ce sunt capabili să realizeze. Observarea altora care dau dovadă de încredere, responsabilitate și implicare în comunitate poate inspira atitudini și comportamente similare.

Aceste dinamici sociale sunt cruciale pentru implicarea și incluziunea pe termen lung. Atunci când inițiativele de ciclism devin spații în care tinerii se simt apreciați, conectați și susținuți, este mai probabil ca participarea să continue în timp. În acest fel, activitățile de ciclism bazate pe comunitate contribuie nu numai la mobilitate și sănătate, ci și la dezvoltarea legăturilor sociale și a unui sentiment mai puternic de apartenență în cadrul comunității mai largi (Putnam, 2000; UNICEF, 2021).

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Exercițiul 1: Completează spațiile libere cu cuvintele potrivite despre ciclism

Completați propozițiile folosind unul sau două cuvinte.

1. Ciclismul este o formă de mobilitate _____ care contribuie la protejarea mediului.
2. Mulți tineri dezavantajați se confruntă cu bariere _____ care le limitează oportunitățile.
3. Activitățile de ciclism în grup pot îmbunătăți incluziunea și cooperarea _____.
4. Ciclismul îi poate ajuta pe tineri să se simtă mai _____ și independenți.
5. Mobilitatea verde sprijină atât bunăstarea fizică, cât și cea _____.
6. Dezavantajele economice pot reduce accesul la transport, sport și activități _____.

Exercițiul 2: Provocarea cu întrebări despre ciclism

Încercuiește răspunsul corect. La unele întrebări, pot fi corecte mai multe răspunsuri. 🧠🚲

1. De ce este considerată mersul cu bicicleta o formă de mobilitate „ecologică”?

A. Nu produce poluare directă a aerului

B. Reduce aglomerația din trafic

C. Consumă mai mult combustibil decât mașinile

D. Contribuie la reducerea emisiilor de carbon

2. Care dintre următoarele sunt beneficiile pentru sănătate ale mersului regulat cu bicicleta?

A. Întărește inima și plămânii

B. O stare de spirit mai bună și mai puțin stres

C. O concentrare îmbunătățită

D. Oboseală constantă

3. Cum poate ciclismul să contribuie la incluziunea socială?

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

A. Ajută tinerii să cunoască alte persoane

B. Se poate practica în grup

C. Necesită întotdeauna echipament scump

D. Poate spori încrederea în spațiile publice

4. Care dintre următoarele poate constitui un obstacol în calea practicării ciclismului pentru tinerii defavorizați?

A. Lipsa pistelor de biciclete sigure

B. Lipsa banilor pentru o bicicletă

C. Timiditatea sau lipsa de încredere

D. Prezența unui număr prea mare de parcuri

5. Mersul regulat cu bicicleta îi poate ajuta pe tineri să se simtă mai:

A. Independenți

B. Izolați

C. Încrezători

D. Conectați la comunitatea lor

Exercițiul 3 „O zi cu limite”

Imaginează-ți că, pentru o zi:

• nu ai bani pentru transport, sau

• nu te simți în siguranță să te deplasezi singur, sau

• te simți exclus din activitățile sociale.

Gândește-te la:

• Unde ați putea merge?

• Ce ți-ar fi greu?

• Cum ar putea o bicicletă să schimbe această situație?

Împărtășește-ți gândurile cu grupul, dacă te simți confortabil.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Referințe

Bailey, R. (2006). Physical education and sport in schools: A review of benefits and outcomes. *Journal of School Health, 76*(8), 397–401.

Bauman, A. E., Reis, R. S., Sallis, J. F., Wells, J. C., Loos, R. J., & Martin, B. W. (2012). Correlates of physical activity: Why are some people physically active and others not? *The Lancet, 380*(9838), 258–271.

Biddle, S. J. H., & Asare, M. (2011). Physical activity and mental health in children and adolescents: A review of reviews. *British Journal of Sports Medicine, 45*(11), 886–895.

Carey, J. J., Toovey, R., Spittle, A. J., Imms, C., & Shields, N. (2023). Exploring adaptive cycling interventions for young people with disability: An online survey of providers in Australia. *Journal of Clinical Medicine, 12*(17).

European Commission. (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European transport on track for the future.*

European Environment Agency. (2022). *Transport and environment report 2022: Decarbonising road transport.*

Götschi, T., Garrard, J., & Giles-Corti, B. (2016). Cycling as a part of daily life: A review of health perspectives. *Environmental Health Perspectives, 124*(5), 623–630.

Green, S., Sakuls, P., & Levitt, S. (2021). Cycling for health: Improving health and mitigating the climate crisis. *Canadian Family Physician, 67*(10), 739–742.

Hillman, C. H., Erickson, K. I., & Kramer, A. F. (2008). Be smart, exercise your heart: Exercise effects on brain and cognition. *Nature Reviews Neuroscience, 9*(1), 58–65.

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy, 20*, 105–113.

OECD. (2018). *Equity in education: Breaking down barriers to social mobility.* OECD Publishing.

OECD. (2020). *Youth and environmental engagement.* OECD Publishing.

Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community.* Simon & Schuster.

Stark, J., & Gašpar, J. (2023). Cycling courses as a building block for self-determination? Stories of female immigrants. *Transportation Research Procedia, 82*, 279–291.

Twohig-Bennett, C., & Jones, A. (2018). The health benefits of the great outdoors: A systematic review and meta-analysis of greenspace exposure. *Environmental Research, 166*, 628–637.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

UNICEF. (2021). *Social inclusion of disadvantaged youth.* UNICEF.

World Health Organization. (2018). *Global action plan on physical activity 2018–2030: More active people for a healthier world.* WHO.

World Health Organization. (2021). *WHO global air quality guidelines.* WHO.

Zimmerman, M. A. (2000). Empowerment theory: Psychological, organizational and community levels of analysis. In *Handbook of community psychology* (pp. 43–63). Springer.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cunoștințe despre ciclism

Ghidul Cyclos

Noțiuni de bază despre ciclism

Modulul 2

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

PREZENTAREA GENERALĂ A MODULULUI

Modulul 2	**Noțiuni de bază despre ciclism**
Rezumat	Acest modul oferă o prezentare generală concentrată a ghidului CYCLOS, abordând trei domenii principale: înțelegerea abilităților și nevoilor individuale, acordarea priorității siguranței și selectarea echipamentelor adecvate pentru ciclism. Modulul pune accentul pe adaptarea atât a bicicletelor (echipamente), cât și a abordărilor de antrenament (sfaturi), pentru a sprijini tinerii cicliști provenind din medii diverse din punct de vedere fizic, senzorial, cognitiv și socio-economic. Se acordă o atenție deosebită tinerilor defavorizați, punându-se în evidență abilitățile acestora și modalitățile adecvate prin care pot beneficia de ciclism: prin identificarea dezavantajelor (în ceea ce privește nevoile) și promovarea avantajelor, cum ar fi îmbunătățirea sănătății, autonomizarea, participarea socială și dezvoltarea competențelor. Modulul subliniază, de asemenea, importanța unei mentalități care pune siguranța pe primul plan în toate contextele legate de ciclism. În cele din urmă, modulul examinează instrumentele de ciclism adaptat, demonstrând că, atunci când sunt potrivite corespunzător abilităților individuale, acestea pot oferi beneficii comparabile cu cele ale bicicletelor standard, consolidând ciclismul ca activitate accesibilă și incluzivă pentru toți.
Rezultatele învățării	• Evaluarea abilităților și nevoilor individuale • Oferirea de sfaturi practice privind antrenamentul • Adoptarea unei abordări care pune siguranța pe primul loc • Cunoașterea echipamentului adecvat • Înțelegerea regulilor de bază privind siguranța rutieră • Învățarea parametrilor de siguranță pentru mersul cu bicicleta • Alegerea tipului potrivit de instrumente pentru ciclism • Recunoașterea faptului că instrumentele de ciclism pot avea forme diferite, dar oferă aceleași beneficii ca bicicletele standard
Cuvinte cheie #hashtags	*#cycling #inclusion #abilities #advice #safety #equipment #rules #benefits #health #environment #transport #job #employment #CYCLOS #adaptation #training*

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Modulul 2	Noțiuni de bază despre ciclism
	#instruments #skill #participation #empowerment #well-being #qualityoflife

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

INTRODUCERE

Ciclismul în UE a crescut în ultimii ani, fapt care poate fi atribuit mai multor factori, dar ceea ce este cert este că schimbările de comportament din perioada pandemiei de COVID-19, însoțite de o creștere semnificativă a utilizării bicicletelor (Haubold, 2020), precum și investițiile constante în ciclism realizate de Fondul de coeziune între 2014 și 2020 au contribuit la această tendință. Cu toate acestea, transportul urban generează în continuare un sfert din emisiile de CO_2 legate de transport, iar 69 % din accidentele rutiere au loc în orașe, ceea ce subliniază importanța de a pune la dispoziția cetățenilor o infrastructură suplimentară, bine dezvoltată și conectată pentru ciclism, care să ofere alternative de transport sigure. Efectele directe ale schimbărilor climatice au adus provocări suplimentare. În doar câțiva ani, integrarea dezvoltării ciclismului în infrastructurile urbane „albastre și verzi" a devenit o chestiune-cheie (ADR Sud-Vest Oltenia, 2022; CycleRight Interreg Europe 2021-2027).

În plus, în ceea ce privește accesibilitatea, trebuie menționat că estimările indică faptul că în UE trăiesc peste 100 de milioane de persoane cu diferite grade de dizabilitate, ceea ce ridică întrebarea privind modul în care planificarea ciclismului poate răspunde nevoilor acestora, precum și celor ale altor grupuri sociale vulnerabile, inclusiv persoanele în vârstă și femeile (ibid.). Grupurile vulnerabile includ, de asemenea, cetățeni cu un statut socio-economic scăzut sau cu origini de imigranți, care pot depinde de bicicletă ca mijloc principal de transport pentru a ajunge la locul de muncă, precum și la piețe, școli și locuri de întâlnire socială. Prin urmare, pe lângă sprijinirea sănătății fizice și mentale și protejarea mediului, mersul cu bicicleta poate contribui, de asemenea, la îmbunătățirea oportunităților de angajare.

Din aceste motive, este esențial să se evalueze mai întâi abilitățile și nevoile individuale, astfel încât să se garanteze cele mai bune soluții de ciclism pentru fiecare cetățean vulnerabil. Acest modul pune în lumină aceste nevoi specifice, în timp ce o abordare care pune siguranța pe primul plan subliniază importanța menținerii protecției pe străzi. În cele din urmă, alegerea tipului potrivit de echipament de ciclism completează acest parcurs de evaluare a nevoilor cicliștilor vulnerabili și/sau potențiali, promovând comunități de ciclism sigure, echitabile și incluzive.

În concluzie, obiectivul principal al acestui modul este înțelegerea principalelor obstacole asociate diferitelor tipuri de vulnerabilități și dezvoltarea de tehnici pentru a le depăși.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

1. Evaluarea abilităților și nevoilor individuale

Mulți cicliști cu dizabilități folosesc o bicicletă standard atunci când merg cu bicicleta din motive de sănătate, pentru plăcerea pe care o oferă sau chiar pentru a concura cu alți cicliști. Cu toate acestea, în funcție de dizabilitatea fiecărei persoane, bicicleta poate fi adaptată pentru a răspunde nevoilor personale (L'Étape România by Tour de France, 2025). De asemenea, antrenamentul trebuie adaptat la nevoile diferite, iar antrenorii/mentorii ar trebui să fie capabili să recunoască abilitățile și cerințele specifice ale persoanelor care aspiră să devină cicliști și care aparțin grupurilor defavorizate. Printre aceștia se numără cicliștii cu dizabilități fizice și senzoriale, cicliștii cu dizabilități cognitive, cicliștii cu statut socio-economic defavorizat și cicliștii proveniți din medii de migranți sau refugiați.

3.1 Cicliști cu dizabilități fizice și senzoriale

„Persoanele cu dizabilități vor să pedaleze" – proclamă Ambasada Ciclismului din Danemarca (Aagaard Kristensen, 2024).

L'Étape Romania by Tour de France a găzduit campania *„Bucuria ciclismului, ÎMPREUNĂ!*". Pe 31 august 2025, Bucureștiul a fost „închis mașinilor și deschis cicliștilor" pentru această cursă amatorilor. Campania a fost dedicată incluziunii sociale a cicliștilor cu dizabilități care doreau să experimenteze emoția legendarului tur. Înscrierea pentru persoanele cu dizabilități a fost gratuită. Orice persoană cu dizabilități fizice sau vizuale putea participa la eveniment în calitate de paraciclist, cu condiția să utilizeze echipamentul adecvat și să precizeze situația sa personală în momentul înscrierii. Persoanele cu dizabilități au luat parte la aceleași curse competitive alături de ceilalți participanți. Cu sprijinul adecvat, participanții au putut deveni paracicliști, punând accentul pe celebrarea abilităților și aptitudinilor, combinată cu antrenament constant; în același timp, s-au oferit resurse și asistență specializată celor hotărâți să-și descopere și să-și dezvolte parcursul în ciclism.

Paralizia cerebrală, deficiențele senzoriale, leziunile măduvei spinării și dizabilitățile multiple sunt exemple de afecțiuni care pot afecta în mod semnificativ mișcarea fizică, coordonarea și controlul motor al unei persoane. Aceste dizabilități pot afecta echilibrul, forța, postura și capacitatea de a desfășura activități funcționale, necesitând adesea sprijin personalizat, echipament adaptat sau antrenament specializat pentru a facilita participarea la activități fizice precum ciclismul sau alte forme de exercițiu.

Bicicletele adaptate oferă tinerilor cu dizabilități numeroase oportunități plăcute de a participa la ciclism pe teren; cu toate acestea, dovezile științifice privind abordările eficiente de antrenament rămân limitate, iar ratele de participare pe termen lung sunt încă scăzute. Cercetările indică faptul că intervențiile de ciclism adaptat trebuie să fie individualizate și să răspundă unei game variate de nevoi, pentru a susține un angajament semnificativ și durabil.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Printre nevoile cheie ale tinerilor ciclişti cu dizabilităţi se numără:

1. **Stabilirea obiectivelor individualizate**

Pentru a fi mai eficiente, intervenţiile de ciclism se pot baza pe obiectivele, abilităţile şi motivaţiile personale ale fiecărui ciclist.De exemplu, creaţi un joc de atingere a obiectivelor (structurat în condiţii de siguranţă) pentru a spori motivaţia. Planificaţi obiectivele împreună cu tinerii.

2. **Abordări adaptate de predare şi antrenament**

Dezvoltarea abilităţilor este cea mai eficientă atunci când antrenamentul încorporează o combinaţie de învăţare experienţială, practică orientată spre obiective, antrenament specific sarcinilor şi modele de intervenţie holistice.

3. **Accesul la echipament adecvat şi adaptat**

Participarea este puternic influenţată de disponibilitatea unor biciclete adaptate adecvate, care să îndeplinească cerinţele fizice, cognitive şi senzoriale ale ciclistului.

4. **Mediile favorabile şi sigure**

Oportunităţile de a practica ciclismul depind adesea de accesul la medii protejate, fără trafic, care promovează siguranţa şi încrederea.

De exemplu, tinerii ciclişti cu deficienţe de vedere (o dizabilitate senzorială), în special dacă sunt începători, vor avea nevoie de piste de ciclism fără trafic sau bine protejate, marcaje tactile şi semnale sonore pentru a se deplasa în siguranţă.

5. **Sprijin continuu şi oportunităţi de progres**

Participarea susţinută necesită strategii structurate care să le permită cicliştilor să progreseze dincolo de contextele terapeutice sau de agrement şi să se integreze în medii comunitare mai largi de ciclism.

În general, ciclismul adaptat este perceput de furnizori ca o activitate terapeutică sau de agrement activ. Rezultatele subliniază necesitatea unor strategii specifice pentru a extinde accesul, a îmbunătăţi incluziunea şi a sprijini tranziţia ciclismului adaptat de la o participare ocazională la una zilnică în cadrul comunităţii (Carey et al., 2023).

3.1 Cicliştii cu dizabilităţi cognitive

„Faptul că pot fi independentă, mobilă şi că îmi pot reîncărca bateriile în natură îmi aduce atât de multă bucurie în viaţa de zi cu zi” – Bettina Søndergaard, 42 de ani, cu autism, anxietate, TDA şi fibromialgie, conform unei mărturii publicate online de Cycling Embassy of Denmark (Aagaard Kristensen, 2024).

Deficienţele cognitive cuprind o gamă largă de afecţiuni, inclusiv întârzieri în dezvoltare, tulburări din spectrul autist (TSA), tulburarea de deficit de atenţie cu hiperactivitate (TDAH), dizabilităţi intelectuale, leziuni cerebrale dobândite sau accident vascular cerebral şi sindromul Down. Pentru a oferi un antrenament eficient

Co-funded by the European Union

Finanţat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere şi opiniile exprimate aparţin, însă, exclusiv autorului (autorilor) şi nu reflectă neapărat punctele de vedere şi opiniile Uniunii Europene sau ale Agenţiei Executive Europene pentru Educaţie şi Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană şi nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

de ciclism copiilor și adulților cu deficiențe cognitive, instructorii trebuie să fie foarte bine pregătiți și să aibă o înțelegere profundă a practicilor de predare incluzive.

Înainte de a desfășura antrenamentul de ciclism, antrenorii și mentorii ar trebui să planifice cu atenție sesiunile și, acolo unde este posibil, să identifice din timp modul în care participanții cu dizabilități pot fi incluși pe deplin în cadrul grupului. Abordările didactice adecvate, metodele de comunicare și strategiile de sprijin ar trebui convenite în prealabil pentru a asigura că antrenamentul este atât eficient, cât și incluziv.

Înțelegerea profilului participanților la o sesiune și recunoașterea oricăror nevoi specifice sau suplimentare sunt esențiale pentru organizarea unui antrenament sigur, bine gestionat, eficient și plăcut. O pregătire eficientă le permite formatorilor și mentorilor să:

- să reducă la minimum provocările neașteptate din ziua formării;
- să adapteze durata, structura și metodele de predare ale sesiunii pentru a răspunde nevoilor individuale;
- asigurarea disponibilității echipamentelor și resurselor adecvate.

În unele cazuri, poate fi necesară o evaluare individuală detaliată pentru a discuta despre deficiența cognitivă a cursantului și nevoile de sprijin asociate. Acolo unde este cazul, acest proces ar trebui să implice părinții, îngrijitorii sau asistenții sociali și poate face parte dintr-o întâlnire inițială față în față (Departamentul pentru Transport al Regatului Unit, 2013).

În ciuda unei pregătiri minuțioase, formatorii și/sau mentorii se pot confrunta ocazional cu situații neașteptate legate de nevoile participanților. Lipsa informațiilor prealabile nu ar trebui să împiedice formatorii să facă ajustări rezonabile pentru a sprijini incluziunea. Acest ghid, alături de resursele suplimentare la care face referire, oferă strategii practice pentru a ajuta instructorii să răspundă eficient atunci când apar astfel de situații.

Atunci când lucrează cu tineri cicliști care au deficiențe cognitive, formatorii sau mentorii se pot confrunta cu următoarele nevoi cheie, care pot fi gestionate cu abordări adecvate:

1. **Înțelegerea nevoilor individuale**

Formatorii sau mentorii trebuie să dobândească o înțelegere profundă a profilului cognitiv specific al fiecărui participant, pentru a identifica și a răspunde eficient nevoilor acestora.

2. **Adaptarea comunicării și a instrucțiunilor**

Metodele de comunicare și explicațiile ar trebui adaptate pentru a se potrivi abilităților cognitive, stilului de învățare și nivelului de înțelegere al fiecărei persoane.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

De exemplu, un tânăr ciclist cu ADHD își poate pierde ușor atenția, așa că antrenorul sau mentorul ar trebui să mențină un contact vizual frecvent și să folosească instrucțiuni clare și concise atunci când explică noțiunile de bază ale ciclismului, regulile și recomandările de siguranță.

3. **Luați în considerare implicațiile fizice asociate**

Instructorii trebuie să fie conștienți de faptul că deficiențele cognitive pot fi însoțite de provocări fizice, senzoriale sau de coordonare, care pot afecta echilibrul, timpul de reacție d ă sau abilitățile motorii și trebuie luate în considerare la planificarea activităților de antrenament.

De exemplu, un tânăr cu sindromul Down ar putea fi deosebit de sensibil la lumina puternică pe timp de noapte, așa că este important să se evite condițiile de iluminare nepotrivite și să se asigure piste de ciclism bine iluminate și cu lumină uniformă, pentru a reduce disconfortul și a menține siguranța.

4. **Concentrați-vă pe abilități, mai degrabă decât pe limitări**

- Puneți accentul pe punctele forte ale fiecărui participant și pe ceea ce este capabil să realizeze, mai degrabă decât pe limitările sale.
- Adaptați intervențiile pentru a valorifica abilitățile existente, încurajând încrederea, motivația și dezvoltarea abilităților.
- Stabiliți obiective semnificative și realizabile care să consolideze competența, autonomia și independența.
- Combateți stereotipurile negative legate de dizabilitate și promovați o percepție de sine pozitivă și reziliența.
- Susțineți implicarea pe tot parcursul vieții în activitatea fizică, punând accentul pe potențial și capacitate, mai degrabă decât pe restricții.
- Asigurați-vă că spațiile publice, pistele de ciclism și facilitățile de agrement sunt accesibile din punct de vedere fizic și dotate cu biciclete adaptate, atunci când este necesar.

5. **Promovarea comunităților de ciclism incluzive**

- Creați medii în care persoanele cu dizabilități să poată participa alături de colegii lor, fără bariere de acces sau de implicare.
- Asigurarea sprijinului din partea personalului calificat sau a voluntarilor care înțeleg diversitatea abilităților.
- Încurajați participarea socială, sprijinul reciproc și sentimentul de apartenență pentru a susține implicarea pe termen lung.
- Promovați conștientizarea, atitudinile pozitive și politicile care valorizează persoanele cu dizabilități ca membri egali ai comunității de ciclism.

3.1 Ciclişti cu statut socio-economic defavorizat

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Relația dintre ciclism și factorii socio-economici este complexă (Foley et al., 2025). De exemplu, un studiu la scară largă realizat în Germania privind deplasările pe distanțe scurte a constatat că mersul cu bicicleta era semnificativ mai frecvent în rândul persoanelor cu un nivel de educație mai ridicat (Hudde, 2022). În schimb, un studiu din Regatul Unit a raportat că, în zonele cu rate de utilizare a bicicletei în general scăzute, persoanele cu un nivel de educație mai scăzut aveau tendința de a folosi bicicleta mai frecvent (Lawlor et al., 2021). Ceea ce este cert este că bicicleta este, în general, mai accesibilă decât mașina pentru persoanele cu un nivel de educație mai scăzut, care au adesea venituri mai mici. Cu toate acestea, acestea pot întâmpina dificultăți în înțelegerea beneficiilor sale: o provocare care, în unele cazuri, poate persista chiar și în rândul persoanelor cu studii superioare. Prin urmare, sensibilizare ă cu privire la beneficiile mersului cu bicicleta ar trebui considerată un punct de plecare fundamental.

În cazul tinerilor aflați într-o situație socio-economică defavorizată, formatorii trebuie să țină cont de contextul individual; și, având în vedere posibila lipsă de conștientizare a beneficiilor sportului, sfatul general ar fi acela de a cultiva în mod activ interesul pentru mersul cu bicicleta.

1. **Explicați beneficiile pentru sănătatea fizică și mentală**

    - Beneficiile ar trebui explicate clar, pentru a stârni interesul față de ciclism.
    - Beneficiile pentru sănătate ar trebui promovate în mod proactiv de către actorii sociali și părțile interesate din comunitate.

2. **Ilustrați avantajele economice**

    - Tinerii ar trebui să înțeleagă beneficiile financiare ale ciclismului, inclusiv economiile realizate la combustibil, la tarifele de transport public, la întreținerea mașinii și la costurile de parcare.
    - Evidențierea rentabilității pe termen lung a mersului cu bicicleta poate face din acesta o opțiune mai atractivă pentru persoanele cu venituri limitate.

3. **Combinați avantajele personale cu sustenabilitatea mediului**

    - Pe lângă promovarea contribuțiilor ecologice la reducerea poluării aerului, concentrați-vă pe evidențierea posibilității de a evita aglomerația din trafic, ceea ce ar putea constitui o motivație mai imediată pentru adoptarea mersului cu bicicleta ca mijloc de transport.
    - Corelarea comportamentului individual cu beneficiile mai ample poate consolida implicarea și responsabilitatea socială.

4. **Asigurați accesul la o infrastructură sigură**

    - Este esențial să vă asigurați că traseele pentru biciclete sunt sigure și convenabile, inclusiv prin amenajarea de piste dedicate și parcări securizate, pentru a încuraja utilizarea regulată.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

- O infrastructură sigură reduce barierele în calea mersului cu bicicleta, sporește încrederea noilor bicicliști și încurajează deplasările mai frecvente și mai lungi.

5. **Dezvoltați abilități practice și încredere, în timp ce socializați**

- Programele de instruire, atelierele și sprijinul comunității pot ajuta persoanele să-și dezvolte abilitățile de mers pe bicicletă, să-și îmbunătățească cunoștințele privind siguranța rutieră și să-și consolideze încrederea.
- Rețelele de sprijin social, precum cluburile locale de ciclism sau plimbările în comunitate, pot crea un sentiment de apartenență și pot motiva participarea continuă.

3.1 Cicliști cu origini de migranți sau refugiați

Cicliștii proveniți din rândul migranților sau refugiaților se confruntă adesea cu obstacole specifice în ceea ce privește participarea la ciclism, printre care restricții culturale și o familiaritate redusă cu bicicletele sau cu infrastructura locală destinată ciclismului. Cu toate acestea, atunci când beneficiază de sprijinul adecvat, ciclismul poate oferi oportunități valoroase pentru integrarea socială, o mobilitate ă sporită și perspective îmbunătățite de angajare. Bicicletele sunt relativ accesibile din punct de vedere financiar, ușor de procurat și de utilizat, ceea ce le face un mijloc de transport practic și durabil. Accesul la ciclism nu numai că îmbunătățește mobilitatea fizică, dar poate, de asemenea, să stimuleze independența, încrederea în sine și legăturile în cadrul comunității locale. Programele structurate și inițiativele specifice pot ajuta la depășirea barierelor inițiale și pot permite migranților și refugiaților să beneficieze pe deplin de mersul cu bicicleta, atât ca activitate recreativă, cât și ca mijloc de participare socială și economică.

Cu toate acestea, situația femeilor imigrante poate fi adesea mai dificilă, așa cum s-a afirmat la Conferința Mondială privind Cercetarea în Transporturi, desfășurată la Montreal în iulie 2023. Femeile provenite din medii migrante manifestă adesea comportamente de mobilitate diferite față de femeile care nu sunt migrante, în mare parte din cauza restricțiilor culturale sau a accesului limitat la biciclete în țările lor de origine. Multe dintre ele nu au avut posibilitatea să învețe să pedaleze sau să continue să practice ciclismul la vârsta adultă. Migrația poate schimba aceste constrângeri culturale, oferind femeilor oportunitatea de a învăța să pedaleze. Unele organizații non-profit oferă cursuri de ciclism destinate femeilor imigrante, deși puține studii au evaluat experiențele, motivele sau rezultatele participantelor. Interviurile calitative realizate cu participantele la cursurile de ciclism din Viena și St. Pölten au relevat că multe femei aveau mobilitatea restricționată în țările lor de origine și li se interzicea adesea să meargă cu bicicleta, în timp ce rudele de sex masculin puteau face acest lucru în mod liber. Participarea la cursuri a îmbunătățit abilitățile de mers pe bicicletă

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

și a sporit sentimentul subiectiv de siguranță al femeilor. În plus, implicarea în aceste cursuri a părut să favorizeze autodeterminarea, integrarea socială și un sentiment mai puternic de libertate personală (Stark & Gašpar, 2023).

Pentru a extinde oportunitățile de mers cu bicicleta pentru acest grup, programele ar trebui:

1. **Asigura o concepție a cursurilor care să țină seama de specificul cultural și să fie incluzivă**

Programele de ciclism ar trebui să abordeze cu atenție factorii contextuali cheie pentru a asigura incluziunea:
(a) normele culturale trebuie înțelese și discutate deschis pentru a respecta contextul participanților și a evita excluderea neintenționată;
(b) așteptările legate de gen necesită o atenție specială în cazul femeilor imigrante, care se pot confrunta cu provocări sociale sau culturale suplimentare – programele de ciclism ar trebui să se asigure că femeile se simt în siguranță și sprijinite în timpul participării la antrenamente, creând un mediu în care realizările lor sunt recunoscute, ceea ce le permite femeilor să-și consolideze încrederea în sine;
(c) barierele lingvistice trebuie depășite cu succes prin comunicare ușoară, traducere sau instruire multilingvă, creând un mediu în care toți participanții să se simtă bineveniți, înțeleși și respectați.

2. **Asigurarea accesului la biciclete adaptate sau potrivite pentru începători**

Oferirea de biciclete adecvate, inclusiv modele adaptate sau ușor de utilizat, asigură faptul că participanții pot învăța să pedaleze în siguranță și cu încredere.

3. **Oferirea unor medii sigure, fără trafic, pentru antrenamentul inițial**

Spațiile controlate, cu risc redus, permit participanților să-și dezvolte abilitățile de mers pe bicicletă (în timpul învățării) fără stresul suplimentar generat de traficul rutier, îmbunătățind astfel încrederea, competența și siguranța.

4. **Includeți mecanisme de sprijin social, cum ar fi grupurile de colegi sau mentorii**

Mentoratul și sprijinul colegilor pot oferi încurajare, motivație și îndrumare practică. Rețelele sociale cultivă, de asemenea, un sentiment de comunitate și îi ajută pe participanți să depășească barierele care stau în calea implicării.

5. **Promovarea integrării în rețelele comunitare mai largi de ciclism odată cu creșterea abilităților și a încrederii**

Programele ar trebui să ofere participanților căi de tranziție de la mediile de antrenament controlate la ciclismul comunitar obișnuit. Acest lucru promovează independența, incluziunea socială și participarea susținută atât la activitățile recreative de ciclism, cât și la cele de transport.

2. Adoptarea unei abordări care pune siguranța pe primul loc

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Ciclismul este o activitate excelentă pentru sănătate, mediu și bună dispoziție. Fiind o formă convenabilă și accesibilă de activitate fizică, ciclismul poate ajuta persoanele să îndeplinească obiectivele recomandate de exercițiu fizic. S-a demonstrat că practicarea regulată a ciclismului reduce riscul de boli cronice, precum bolile cardiovasculare, diabetul și obezitatea, precum și mortalitatea din toate cauzele (Green et al., 2021). Dincolo de beneficiile fizice, acest tip de transport activ susține, de asemenea, bunăstarea mentală prin reducerea stresului, îmbunătățirea stării de spirit și potențarea funcțiilor cognitive. În plus, poate favoriza legăturile sociale prin plimbări în grup și evenimente comunitare de ciclism, devenind astfel o activitate holistică care promovează atât sănătatea, cât și implicarea socială.

Cu toate acestea, siguranța rămâne întotdeauna prioritatea principală. Iată ce trebuie să știți pentru a pedala în mod responsabil, fie că este vorba de plăcere, de competiții, de obiective de sănătate, de plimbări în familie sau pur și simplu de deplasarea la locul de muncă.

3.1 Echipament adecvat

Casca: regula nr. 1

Casca este cel mai important element de echipament de siguranță pentru cicliștii de toate vârstele. În cazul copiilor, o cască potrivită corespunzător poate reduce riscul de leziuni grave la cap cu până la 45%. Cască protejează împotriva impacturilor în cazul căderilor sau coliziunilor și poate face diferența între zgârieturi minore și leziuni care pun viața în pericol. Există câteva reguli de potrivire a cască.

- Asigurați-vă că casca este **certificată pentru ciclism**: verificați dacă respectă standardele de siguranță precum CPSC (Consumer Product Safety Commission), EN 1078 (standard european) sau echivalente.
- Casca trebuie să se potrivească bine, fără să se clatine, și să se așeze **la aproximativ 2 degete deasupra sprâncenelor**.
- Reglați curelele astfel încât **să formeze** un **„V" sub urechi** și fixați bine catarama.
- Verificați regulat dacă casca nu prezintă niciun fel de deteriorare; înlocuiți-o după orice impact semnificativ.
- Nu folosiți niciodată o cască second-hand sau una deteriorată!

Echipament suplimentar

- **Mănușile** pot proteja mâinile în caz de cădere și îmbunătățesc aderența.
- **Încălțămintea cu vârful închis** ajută la menținerea controlului asupra pedalelor.
- Se recomandă folosirea **genunchierelor și a cotierelor** pentru începători sau atunci când se circulă pe teren accidentat.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

3.1 Respectarea regulilor de circulație

Respectarea regulilor de circulație și un comportament previzibil reduc riscul de accidente.

- **Circulați pe partea dreaptă**: rămâneți întotdeauna pe partea dreaptă a drumului (desigur, dacă nu este absolut necesar altfel) sau, și mai bine, atunci când există, rămâneți pe pistele de biciclete desemnate.
- **Respectați semnele și semnalele de circulație**: opriți-vă la semnele de oprire și respectați toate semnele de circulație, respectați semafoarele și marcațiile rutiere.
- **Comunicați-vă intențiile:** folosiți semnale manuale atunci când virați sau vă opriți. Stabiliți contact vizual cu șoferii și pietonii, atunci când este posibil.
- **Păstrați o distanță de siguranță**: mențineți un spațiu suficient față de vehicule, alți bicicliști și obstacole pentru a putea reacționa la schimbările bruște din trafic.
- **Evitați manevrele riscante**: nu vă furișați printre mașini, nu faceți viraje bruște fără a semnaliza.

3.1 Vizibilitate și lumini

Este esențial să fiți văzuți de ceilalți participanți la trafic, mai ales pe lumină slabă sau în condiții de trafic intens.

- **Lumini**: folosiți întotdeauna lumini albe în față și roșii în spate. Asigurați-vă că sunt complet încărcate sau că au baterii noi.
- **Îmbrăcăminte reflectorizantă**: purtați jachete, veste sau benzi reflectorizante la gleznă pentru a crește vizibilitatea.
- **Pentru o protecție suplimentară**: montați lumini pe roți sau alte accesorii luminoase special concepute pentru a le face mai vizibile.
- **Intervalul orar**: aproximativ 20% din accidentele de bicicletă au loc între orele 18:00 și 21:00, așa că o vizibilitate sporită este esențială la apus și la începutul nopți

3.1 Întreținerea bicicletei

O bicicletă bine întreținută este mai sigură, mai eficientă și mai durabilă.

Verificări înainte de plimbare

- Frânele: asigurați-vă că opresc bicicleta eficient.
- Anvelopele: verificați presiunea și adâncimea benzii de rulare pentru a asigura aderența.
- Lanț și angrenaje: asigurați-vă că funcționează fără probleme.
- Direcția și suspensia: verificați dacă răspund corespunzător.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Trusă de urgență

- Aveți la dumneavoastră o mini-pompă, o cameră de rezervă și levierele pentru anvelope.
- Unelte de bază, cum ar fi o unealtă multifuncțională, vă pot ajuta să reglați componentele pe parcurs.

Întreținere de rutină

- Curățați și lubrifiați regulat lanțul.
- Verificați și strângeți periodic șuruburile.
- Verificați periodic dacă există fisuri sau uzură.

3.1 Comportament preventiv

Conștientizarea și anticiparea sunt la fel de importante ca echipamentul și tehnica.

- **Rămâneți concentrat:** nu circulați cu bicicleta purtând căști sau folosind telefonul. Fiți mereu atenți la trafic, la pietoni și la starea drumului.
- **Adoptați o atitudine defensivă**: presupuneți că șoferii s-ar putea să nu vă vadă. Fiți pregătiți să frânați, să virezi brusc sau să vă opriți pentru a evita pericolele.
- **Previzibilitate și imprevizibilitate**: circulați în linie dreaptă atunci când este posibil, semnalizați clar și evitați virajele bruște. Dar nu presupuneți că ceilalți vor face întotdeauna la fel, așa că fiți atenți.
- **Evitați distragerile**: țineți mâinile pe ghidon și ochii pe drum, mai ales la intersecții și în trafic.
- **Adaptați-vă la condițiile de mediu**: încetiniți în condiții meteorologice nefavorabile, iluminare slabă sau teren accidentat.

Aceste linii directoare se bazează pe recomandările furnizate deja de Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ (OPTAR România) și de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – România, în 2016; precum și pe recomandările publicate de AlphaMind Romania CyclingTeam, în 2026.

3.1 Parametri de siguranță pentru mersul cu bicicleta

Echipamentul adecvat, vizibilitatea ridicată, respectarea regulilor de circulație, întreținerea regulată și stilul defensiv de mers cu bicicleta – toți acești factori creează o bază solidă pentru mersul în siguranță cu bicicleta. Respectarea acestor pași permite să vă bucurați de beneficiile fizice, mentale și ecologice ale mersului cu bicicleta, reducând în același timp riscurile la minimum. Pentru a asigura o siguranță optimă, trebuie luate în considerare următoarele spații și distanțe minime.

Acestea sunt rezumate în tabelul **„Parametri de siguranță”**, care prezintă principalele reguli tehnice pe care orice ciclist bun ar trebui să le respecte.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Parametri de siguranță	metri (m)	Informații suplimentare
a) Lățimea bicicletei și a ciclistului adult	~0.75 m	Dar poate fi mai mare în cazul persoanelor corpolente sau al bicicletelor de transport.
b) Sinuozitatea în timpul mersului	0.2–0.8 m	Depinde de experiență, de bagaje, de tipul bicicletei sau de teren.
c) Distanța laterală la depășirea altor bicicliști	minim 0.5 m	Depinde de experiență, de bagaje, de tipul bicicletei sau de teren.
d) Distanța față de traficul motorizat (autoturisme)	minim 1.5 m	Dacă viteza maximă este de 30 km/h și sunt implementate măsuri de calmare a traficului, această distanță poate fi redusă la 1 m.
e) Spațiu pentru citirea semnalizării rutiere și efectuarea manevrelor necesare	cu cel puțin 25 m în avans	Virajele și opririle trebuie semnalate din timp; administratorul drumului trebuie să asigure suficient spațiu pentru semnalizarea în condiții de siguranță, deoarece acestea trebuie să fie vizibile.
f) Distanța față de obstacolele din apropiere:	În timpul virajelor, pedala poate ajunge la 7 cm de sol sau mai jos; prin urmare, spațiul din jurul pistelor de biciclete trebuie să fie liber de obstacole.	
f.1) Siguranță laterală	cel puțin 0,5 m	Spațiul de siguranță lateral este, de asemenea, foarte important, deoarece obstacolele laterale din apropiere ar putea afecta echilibrul.
f.2) Borduri, margini de drum, chenare	maxim 5 cm	Bordurile pot servi drept separatoare de benzi sau de trafic, dar înălțimea lor trebuie să fie limitată și nu trebuie să prezinte muchii sau colțuri ascuțite.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Parametri de siguranță	metri (m)	Informații suplimentare
f.3) Piste pentru biciclete	2.5 m înălțime	Pistele pentru biciclete trebuie să aibă o înălțime liberă de trecere, semnalizată corespunzător.
g) Spațiul necesar în viraje	mai mult decât în alte cazuri	În viraje, ciclistul ocupă mai mult spațiu deoarece se înclină spre interiorul curbei.
Referințe: Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ (OPTAR) și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – România, 2016.		

Ciclismul aduce numeroase beneficii – de la menținerea formei fizice și relaxare până la mobilitate și protecția mediului. Respectând echipamentul adecvat, distanțele de siguranță și regulile de circulație, fiecare plimbare cu bicicleta devine un moment sigur și memorabil.

Pedalează în siguranță… și bucură-te de călătorie!

3. Alegerea tipului potrivit de echipamente pentru ciclism

Echipamentele pentru ciclism pot exista în multiple forme și configurații, fiecare fiind concepută pentru a se adapta nevoilor și abilităților individuale ale ciclistului. S-a demonstrat că impactul pozitiv general al ciclismului pe o bicicletă standard este comparabil cu cel observat în cazul ciclismului adaptat. Ambele forme de ciclism contribuie la îmbunătățirea condiției cardiovasculare, a forței musculare, a stării de bine mentale și a calității vieții, susținând ciclismul adaptat ca o activitate eficientă și incluzivă (Mosser et al., 2025).

3.1 Transportoare cu scaun

Transportatoarele cu scaun sunt vehicule de ciclism adaptat concepute pentru a transporta în siguranță persoanele care rămân așezate într-un scaun cu rotile sau într-un scaun specializat, în timp ce sunt deplasate de un ciclist sau de un sistem asistat electric. Aceste sisteme permit participarea la activități de mobilitate în aer liber și la activități sociale pentru persoanele cu capacitate limitată sau fără capacitate de a pedala independent.

Mijloacele de transport pentru scaune cu rotile sunt deosebit de utile pentru promovarea incluziunii, a accesului la spațiile publice și, prin urmare, a calității vieții.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.



Imagine disponibilă gratuit pe Pexels.

3.2 Bicicletele asistate electric

Bicicletele asistate electric sunt echipate cu un motor electric care oferă asistență la pedalare, reducând efortul fizic și menținând în același timp participarea activă. Nivelul de asistență poate fi ajustat pentru a se potrivi cu abilitățile și rezistența ciclistului.

Aceste biciclete vin în sprijinul persoanelor cu forță redusă, cu probleme de echilibru sau care se obosesc repede și reprezintă instrumente eficiente pentru extinderea distanței parcurse, sporirea independenței și promovarea activității fizice regulate.



Imagine disponibilă gratuit pe Unsplash.

3.3 Biciclete sociale (alăturate)

Bicicletele sociale sunt concepute pentru doi sau mai mulți utilizatori, permițându-le cicliștilor să pedaleze împreună, fie în configurație alăturată, fie în tandem. Aceste biciclete încurajează interacțiunea socială, activitatea fizică comună și comunicarea între utilizatori, fiind deosebit de potrivite pentru persoanele care beneficiază de asistență la pedalare, de direcție asistată sau de interacțiune socială.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Bicicletele sociale sunt utilizate în mod obișnuit în reabilitare, în programele comunitare și în activitățile recreative incluzive.



Imagine disponibilă gratuit pe Unsplash.

3.4 Bicicletele cu pedale manuale

Bicicletele cu propulsie manuală sunt biciclete acționate de forța umană, propulsate cu ajutorul brațelor, nu al picioarelor. Acestea sunt utilizate în mod obișnuit de persoanele cu dizabilități la nivelul membrelor inferioare și sunt disponibile în configurații culcate, îngenunchiate sau în poziție verticală.

Bicicletele cu propulsie manuală îmbunătățesc forța părții superioare a corpului, capacitatea cardiovasculară și rezistența și sunt utilizate pe scară largă în reabilitare, activități recreative și în competițiile de paraciclism.



Imagine disponibilă gratuit pe Pexels.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

3.5 Triciclete (triciclete adaptate)

Tricicletele adaptate au trei roți pentru a oferi stabilitate și echilibru sporite. Sunt potrivite pentru persoanele cu tulburări de echilibru, afecțiuni neurologice sau pentru cele care nu pot conduce în siguranță o bicicletă cu două roți.

Tricicletele pot fi configurate cu propulsie manuală sau cu picioarele și pot include suporturi suplimentare, cum ar fi spătarele sau hamurile.



Imagine disponibilă gratuit pe Unsplash.

3.6 Biciclete cu patru roți (cvadricicluri)

Cvadriciclurile oferă o stabilitate sporită datorită designului cu patru roți și sunt adesea utilizate de persoanele cu dificultăți semnificative de echilibru sau coordonare.

Acestea pot fi echipate cu sistem de pedalare sau cu asistență electrică și sunt folosite frecvent și în programe de reabilitare și mobilitate asistată.



Imagine disponibilă gratuit pe Pexels.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

3.7 Biciclete reclinate

Bicicletele reclinate poziționează utilizatorul într-o poziție înclinată, având un scaun mai mare și un spătar care oferă susținere. Acest design reduce presiunea asupra coloanei vertebrale, gâtului și articulațiilor, sporind în același timp confortul și stabilitatea.

Bicicletele reclinate sunt deosebit de benefice pentru persoanele cu afecțiuni musculo-scheletice, dureri cronice sau control limitat al trunchiului.



Imagine disponibilă gratuit pe Pexels.

3.8 Biciclete adaptate de tip tandem

Bicicletele adaptate de tip tandem permit celor doi ciclişti să pedaleze împreună, de obicei unul dintre ei (pilotul) controlând direcția și frânarea, în timp ce cel de-al doilea contribuie la pedalare în măsura posibilităților.

Aceste tipuri de biciclete tandem sunt adesea utilizate de persoanele cu deficiențe de vedere, dizabilități cognitive sau coordonare redusă, promovând activitatea comună și incluziunea socială.



Imagine disponibilă gratuit pe Unsplash.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

3.9 Biciclete cu cadru coborât și acces facil

Bicicletele cu cadru jos sau cu acces facil sunt proiectate cu un cadru coborât, cu scopul specific de a permite urcarea și coborârea ușoară.

Aceste biciclete sunt potrivite pentru persoanele cu mobilitate limitată, rigiditate articulară sau echilibru redus, sporind independența și încrederea în timpul mersului cu bicicleta.



Imagine disponibilă gratuit pe Unsplash.

ANEXĂ

Sprijin financiar pentru achiziția unei biciclete

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

1. Exercițiu „Ciclismul urban”

Având în vedere creșterea semnificativă a popularității ciclismului în ultimii ani, determinată de prețul accesibil, costurile reduse de întreținere și caracterul durabil al acestuia ca mijloc de transport în orașele europene, Federația Europeană a Cicliștilor, în colaborare cu Alianța Globală a ONG-urilor pentru Siguranța Rutieră, a publicat în 2020 un ghid privind regulile și bunele practici în domeniul ciclismului:

„Ghid de bune practici – Programul de promovare a ciclismului mai sigur”

Accesați următorul link pentru a explora resursa ↻
https://www.ecf.com/media/resources/2021/SCAP_BEST_PRACTICE_GUIDE_%5BWEB%5D.pdf

După parcurgerea textului, încercați să răspundeți la următoarele întrebări referitoare la câteva aspecte interesante din articol, fie ca autoevaluare, fie în cadrul unei discuții de grup.

Întrebarea 1 / Pagina 9

Ce sunt exact așa-numitele „Pedelecs” sau EPAC-uri? Credeți că au un potențial ridicat de a fi utilizate pentru tinerii defavorizați? De ce?

Întrebarea 2 / Pagina 13

Ce este fenomenul incidentelor de tip „dooring”? Ați auzit vreodată de el?

Întrebarea 3 / Pagina 37

Ce fel de „tensiune” se creează prin partajarea benzii de autobuz între autobuze și biciclete? Este aceasta o problemă în majoritatea țărilor europene?

Întrebarea 4 / Pagina 40

Ce sunt „străzile pentru biciclete” și în ce se deosebesc de benzile pentru biciclete? Credeți că ar fi o idee bună să fie replicate pe scară mai largă?

Întrebarea 5 / Pagina 48

Care sunt cele două tipuri de „evaluare a bicicletelor” prevăzute de Directiva privind starea tehnică a vehiculelor (Bruxelles, 2018)? Sunt acestea aplicate în toate statele membre ale UE?

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

1. Exercițiu „Ciclicm montan”

Ciclismul montan și tehnologiile adaptabile pot să fie alăturate pentru a deschide un nou capitol în istoria ciclismului adaptabil: ciclism montan adaptabil.

Deși ciclismul adaptabil este asociat mai des cu mediile urbane, bicicletele montane adaptate pot juca un rol important în susținerea stării de bine a tinerilor dezavantajați, într-un mod incluziv și autonomizant.Aceste biciclete pot fi modificate pentru a întâlni nevoile specifice ale persoanelor cu dizabilități, oferind, în același timp, toate beneficiile fizice și emoționale pe care o plimbare cu bicicleta prin inima naturii o poate oferii…

Priviți următorul videoclip, publicat de ”Develop Mountain Biking in Scotland” în 2023 și discutați potențialele beneficii pe care activitățile de ciclism în grup, în îmbrățișarea pădurii, sub cerul liber, le pot oferi tinerilor dezavantajați, inclusiv cei cu dizabilități, dar și alte forme de dezavantaj. Dar, nu uitați să vă concentrați pe aspectele pozitive: felul în care capacitățile lor și avantajele ciclismului pot fi promovate.

“Adapting Mountain Bike Leadership – Training to help more disabled riders experience the trails”

YouTube link ➲ https://www.youtube.com/watch?v=cGsJfEEupPo

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cunișținţe despre ciclism

Ghidul Cyclos

Tehnici avansate de ciclism

Modulul 3

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

PREZENTARE GENERALĂ A MODULULUI

Modulul 3	**Tehnici avansate de ciclism**
Rezumat	Acest modul învață participanții tehnici de ciclism într-un mod simplu și practic. Se concentrează pe echilibru, control, frânare, utilizarea vitezelor și mersul în siguranță în trafic. Modulul îi ajută, de asemenea, pe participanți să înțeleagă cum să aleagă drumuri sigure, să rămână calmi în zonele aglomerate și să ia decizii bune pe drum. Activitățile promovează incluziunea, încrederea și independența. Prin exerciții ușoare, videoclipuri, jocuri de rol și hărți, participanții învață cum să pedaleze în siguranță și fără probleme în diferite situații din viața reală.
Rezultatele învățării	• *Îmbunătățirea echilibrului, a controlului și a manevrării în siguranță a bicicletei.* • *Să învețe cum să utilizeze corect vitezele, frânele și poziția corpului.* • *Să înțeleagă regulile de bază ale circulației rutiere și comportamentul sigur pe șosea.* • *Să-și consolideze încrederea atunci când circulă în trafic sau în situații dificile.* • *Planificarea unor trasee mai sigure pentru mersul cu bicicleta și luarea unor decizii corecte în timpul mersului.*

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

INTRODUCERE

Acest modul a fost creat pentru a ajuta oamenii să-și îmbunătățească abilitățile de mers pe bicicletă într-un mod simplu, clar și practic. Multe persoane doresc să circule cu bicicleta în siguranță, dar nu știu cum să controleze bine bicicleta, să folosească schimbătoarele de viteze, să frâneze corect, iar cel mai important aspect este să se simtă încrezători în trafic. Adesea se confruntă cu situații periculoase sau nu pot alege trasee sigure în cartierul lor.

Acest modul răspunde acestor nevoi oferind activități ușoare, demonstrații și instrumente pentru înțelegerea tehnicilor de mers cu bicicleta. Include exerciții pentru echilibru, postură, frânare, schimbarea vitezelor și situații de trafic. De asemenea, învață gestionarea stresului și luarea deciziilor în condiții de siguranță. Modulul susține incluziunea, ajutând oamenii să se simtă mai independenți și mai încrezători.

Obiectivele principale sunt de a-i ajuta pe cursanți să-și controleze mai bine bicicleta, să înțeleagă cum să circule în siguranță în trafic și să-și consolideze încrederea prin exerciții simple, pas cu pas.

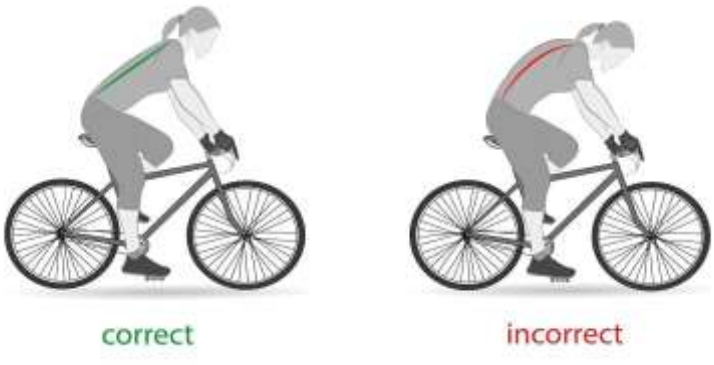
Capitolul 1 – Controlul și manevrarea bicicletei

Prezentare generală a capitolului

Acest capitol se concentrează pe dezvoltarea abilităților fundamentale și avansate de control al bicicletei. Participanții învață cum poziția corpului, echilibrul și mișcările coordonate afectează stabilitatea și confortul pe bicicletă. Prin explicații simple și exerciții practice, cursanții își îmbunătățesc capacitatea de a manevra bicicleta cu ușurință în situații cotidiene, inclusiv mersul cu viteză redusă și pe suprafețe denivelate.

Echilibru și stabilitate

Echilibrul este fundamentul ciclismului în condiții de siguranță. Această imagine explică modul în care funcționează echilibrul pe bicicletă și cum îl pot îmbunătăți cicliștii prin postură.



Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Activitățile practice ar trebui să se concentreze pe mersul cu viteză redusă, provocările de menținere a direcției în linie dreaptă și menținerea stabilității la pornire, oprire sau mersul cu viteză redusă.

Puncte cheie:

- Privirea îndreptată înainte, nu în jos

- Menținerea brațelor și a umerilor relaxați

- Efectuarea unor mici corecții de direcție

Poziția corpului și postura

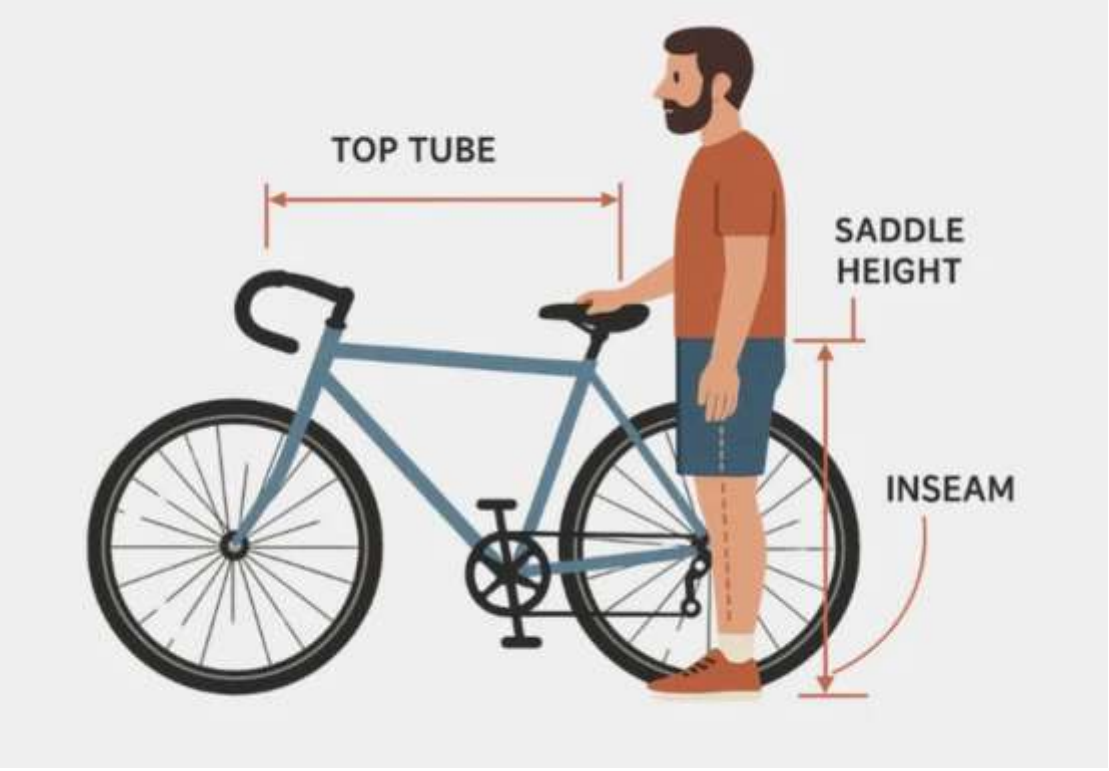
O poziție corectă a corpului îi ajută pe motocicliști să controleze motocicleta și să evite oboseala sau durerea. Este important să se verifice înălțimea șei, poziția mâinilor și modul de transfer al greutății corpului la virare sau la trecerea peste obstacole. În cadrul unei activități practice, participanții ar trebui să-și analizeze postura și să exerseze ajustările necesare pentru a se simți mai confortabil și mai încrezători.

Puncte cheie:

- Poziția neutră de mers

- Distribuția greutății între șa, pedale și ghidon

- Adaptarea posturii la urcare, viraje și frânare



Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Conducerea și manevrarea

O altă activitate practică poate introduce abilitățile de direcție necesare în medii reale, cum ar fi potecile înguste, virajele și zonele aglomerate. Cursanții exersează viraje controlate, exerciții de slalom și mersul precis pentru a-și îmbunătăți coordonarea și încrederea.

- Mișcări de virare fluide

- Viraje la viteze diferite

- Evitarea corecțiilor bruște sau abrupte prin anticiparea traseului

---

Capitolul 2 – Frânarea și utilizarea treptelor de viteză

Prezentare generală a capitolului

Acest capitol îi ajută pe participanți să înțeleagă cum să utilizeze frânele și schimbătorul de viteze în mod eficient și în condiții de siguranță. Frânarea corectă și alegerea corectă a vitezei îmbunătățesc controlul, reduc riscurile și fac ciclismul mai confortabil. Capitolul combină teoria simplă cu exerciții practice.

Frânarea sigură și eficientă

Participanții învață cum funcționează diferitele tipuri de frâne și cum să le utilizeze corect în situații normale și de urgență.

Puncte cheie:

- Utilizarea frânelor din față și din spate

- Frânarea progresivă în locul frânării bruște

- Frânarea înainte de viraje, nu în timpul acestora

Frânarea de urgență

Această secțiune se concentrează pe reacția în condiții de siguranță la situații neașteptate. Prin demonstrații și exerciții practice, cursanții își îmbunătățesc timpul de reacție și controlul în timp ce frânează puternic fără a-și pierde echilibrul.

Puncte cheie:

- Deplasarea greutății corpului spre spate

- Menținerea brațelor ușor îndoite

- Păstrarea calmului în situații de stres

Înțelegerea și utilizarea vitezelor

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Vitezele fac ciclismul mai ușor și mai eficient atunci când sunt utilizate corect. Este important să se explice când și cum se schimbă vitezele, în special pe dealuri sau în trafic. Participanții exersează alegerea vitezei potrivite pentru diferite situații.

Puncte cheie:

- Schimbarea vitezelor înainte de a opri sau de a urca

- Menținerea unui ritm confortabil de pedalare

- Utilizarea treptelor de viteză mai mici la urcare, a celor mai mari pe teren plat sau la coborâre, pentru a câștiga viteză



IMPORTANT DE REȚINUT: Pentru beneficiarii care se confruntă cu dizabilități cognitive sau de învățare, ar fi de preferat să se utilizeze o bicicletă simplă, cu un număr limitat de viteze

---

Chapter 3 – Reguli de circulație de bază pentru bicicliști

Cursanților li se prezintă regulile esențiale de circulație, semnalizarea rutieră și prioritățile relevante pentru bicicliști.

Puncte cheie:

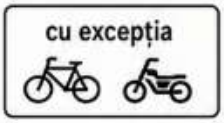
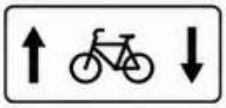
- Înțelegerea semnelor și a semnalelor

- Respectarea priorităților și a trecerilor de pietoni

- Împărțirea drumului cu ceilalți

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Unde ai voie să circuli cu bicicleta?	Unde NU ai voie să circuli cu bicicleta?
 Pistă pentru biciclete	 Drum închis în ambele sensuri
 Acces interzis bicicletelor	 Acces interzis în această direcție
 Drum pentru biciclete și mopede	 Acces interzis pentru biciclete și pentru vehicule nepropulsate mecanic
 Biciclete în ambele sensuri	 Acces interzis pentru biciclete, mopede și vehicule nepropulsate mecanic
 Pistă pentru biciclete – opțional	 Drum principal (șosea)
 Stradă pentru biciclete	 Trotuar
	 Acces interzis pietonilor

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Exerciții practice

Exercițiile vor fi alese în funcție de disponibilitatea bicicletelor, a spațiului etc.

Câteva exemple de exerciții interactive:

- Traseu de slalom pentru îmbunătățirea controlului și manevrabilității bicicletei.
- Cursa lentă: îmbunătățește echilibrul și stabilitatea.
- Analiza posturii ciclistului ajută la ajustarea poziției corpului.
- Jocul de ciclism „Identifică greșelile” învață comportamentul sigur față de cel nesigur.
- Exercițiu de frânare de urgență: îmbunătățește siguranța
- Chestionar scurt privind codul rutier: consolidează regulile de bază.

Testarea utilizării vitezelor pentru a sprijini o mers eficient.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Referințe

Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *City cycling*. MIT Press. https://doi.org/10.7551/mitpress/8814.001.0001

World Health Organization. (2017). *Cycling and walking: Promoting physical activity and sustainable transport*. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/handle/10665/254760

European Commission. (2021). *EU road safety policy framework 2021–2030: Next steps towards "Vision Zero"*. Publications Office of the European Union. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/safety/road-safety_en

Carey J.J., Toovey R., Spittle A.J., Imms C., Shields N. (2023), Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia, in *Journal of Clinic Medicine*. Volume 12, issue 17. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10488225/

Green S., Sakuls P., Levitt S. (2021), Cycling for health: Improving health and mitigating the climate crisis, in *Can Fam Physician*. Volume 67, issue 10. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8516176/

Haubold H. (2020), Mobility During and After COVID-19: Data Confirms Massive Growth of Cycling, in *European Cyclists' Federation* – ECF. https://www.ecf.com/en/news/mobility-during-and-after-covid-19-data-confirms-massive-growth-of-cycling/

Hudde A. (2022), Educational differences in cycling: evidence from German cities., in *Sociology*. Volume 56, issue 5. https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/00380385211063366

Kristensen Aagaard M.B. (2024), Promoting cycling among people with disabilities – The Danish Cyclists' Federation, published on *Cycling Embassy of Denmark* official website. https://cyclingsolutions.info/promoting-cycling-among-people-with-disabilities/

Lawlor E.R., Hunter R.F., Adlakha D., Kee F., Tully M.A. (2021), Individual characteristics associated with active travel in Low and High income groups in the UK, in *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Volume 18, issue 19. https://www.mdpi.com/1660-4601/18/19/10360

Mosser N., Norcliffe G., Kruse A. (2025), The impact of cycling on the physical and mental health, and quality of life of people with disabilities: a scoping review, in *Physical Activity in the Prevention and Management of Disease*. https://www.frontiersin.org/journals/sports-and-active-living/articles/10.3389/fspor.2024.1487117/full

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Stark J. & Gašpar J. (2025), Cycling courses as a building block for self-determination? - Stories of female immigrants, in *Transportation Research Procedia*. Volume 82, pp. 279 - 291. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146524003417?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=9bdc47d5f849a0ba

Tour de France Series – Romania (2025), Participarea persoanelor cu dizabilități (GRATUITĂ) in 2025, article published on "L'Étape" official webpage. https://romania.letapeseries.com/blog/race/participarea-persoanelor-cu-dizabilitati-gratuita-in-2025

UK Department of Transport (2013), Delivering Inclusive Cycle Training: A Good Practice Guide for Disability Cycle Training. https://www.bikeability.org.uk/wp-content/uploads/2022/02/Delivering-Inclusive-Cycle-Training-A-Good-Practice-Guide-for-Disability-Cycle-Training.pdf 2011

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cunoștințe despre ciclism

Ghidul Cyclos

Întreținerea bicicletelor și verificările de siguranță

Modulul 4

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

PREZENTARE GENERALĂ A MODULULUI

Modulul 4	**Întreținerea bicicletei și verificările de siguranță**
Rezumat	Acest modul prezintă abilitățile de bază privind întreținerea bicicletelor într-un mod simplu, practic și incluziv. Participanții învață cum să-și verifice bicicleta înainte de a porni la drum folosind metoda „ABC Quick Check”, cum să curețe și să lubrifieze piesele esențiale și cum să efectueze reparații și operațiuni de întreținere de bază. Modulul îi ajută pe bicicliști să prevină defecțiunile, să sporească siguranța și să se simtă mai independenți atunci când folosesc bicicleta în viața de zi cu zi. Activitățile sunt practice, vizuale și adaptate la diferite niveluri de competență.
Rezultatele Învățării	La finalul acestui modul, participanții vor fi capabili să: ● Să efectueze verificarea rapidă ABC pentru a se asigura că bicicleta este sigură pentru utilizare ● Să curețe și să lubrifieze corect componentele esențiale ale bicicletei ● Să identifice problemele mecanice frecvente ● Să efectueze reparații simple și operațiuni de întreținere de bază ● Să știe când să repare singuri o bicicletă și când să solicite ajutorul unui specialist

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

INTRODUCERE

O bicicletă bine întreținută este mai sigură, mai confortabilă și mai plăcută de condus. Mulți cicliști renunță la utilizarea bicicletei din cauza unor mici probleme mecanice pe care nu știu să le remedieze. Acest modul a fost creat pentru a oferi oamenilor abilități simple și utile de întreținere, care să le sporească încrederea și independența.

Modulul se concentrează pe trei domenii principale: verificarea bicicletei înainte de a pedala, curățarea și lubrifierea pieselor importante, precum și efectuarea reparațiilor și întreținerii de bază. Toate activitățile sunt concepute pentru a fi ușor de înțeles și practice, folosind biciclete reale, imagini și demonstrații. Modulul susține incluziunea prin reducerea dependenței de alții și eliminarea barierelor care împiedică practicarea regulată a ciclismului.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Capitolul 1 – Verificarea rapidă ABC

Prezentare generală a capitolului

Acest capitol prezintă verificarea rapidă ABC, o metodă simplă de a vă asigura că bicicleta este sigură înainte de a porni la drum. Participanții învață să identifice din timp problemele de siguranță și să prevină accidentele cauzate de defecțiuni mecanice. **Un prim videoclip scurt le permite participanților să afle denumirea corectă a pieselor bicicletei lor.**

A: Aer

Acest capitol se concentrează pe verificarea presiunii și a stării anvelopelor. Participanții învață, cu ajutorul unui scurt videoclip, cum presiunea corectă a aerului îmbunătățește siguranța, confortul și controlul.

Puncte cheie:

- Verificarea presiunii în anvelope prin atingere sau cu ajutorul manometrului pompei
- Identificarea anvelopelor uzate sau deteriorate
- Înțelegerea nivelurilor de presiune recomandate

B: Frânele (Brakes)

Această secțiune explică cum se verifică dacă frânele funcționează corect înainte de a porni la drum. Participanții exersează acționarea manetelor de frână și inspectarea plăcuțelor și cablurilor de frână. Se prezintă un scurt videoclip.

Puncte cheie:

- Manetele de frână nu trebuie să atingă ghidonul
- Plăcuțele de frână trebuie să fie în contact corect cu janta sau discul
- Cablurile și furtunurile trebuie să fie în stare bună

C: Lanț și angrenaj (Chain and Cranks)

Acest subcapitol tratează verificarea lanțului, a pedalelor și a manivelelor. Participanții învață cum să identifice piesele slăbite și lanțurile uscate sau ruginite. Sunt puse la dispoziție videoclipuri scurte: lanț, pedale.

Puncte cheie:

- Lanțul trebuie să se miște lin
- Manivelele și pedalele trebuie să fie bine strânse
- Nu trebuie să se audă zgomote neobișnuite la pedalare

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Capitolul 2 – Curățarea și lubrifierea bicicletei

Prezentare generală a capitolului

Curățarea și lubrifierea regulată contribuie la prelungirea duratei de viață a bicicletei și la îmbunătățirea performanței. Acest capitol prezintă proceduri simple, realizate cu ajutorul unor unelte și produse de bază.

De ce este importantă curățarea

Participanții trebuie să înțeleagă modul în care murdăria și apa deteriorează componentele bicicletei și cum o curățare simplă previne uzura și defecțiunile.

Puncte cheie:

- Murdăria crește frecarea și provoacă deteriorări
- Bicicletele curate sunt mai ușor de verificat
- Curățarea regulată economisește bani

Cum se curăță o bicicletă

Curățarea regulată trebuie efectuată folosind apă, perii și cârpe.

Puncte cheie:

- Folosiți săpun delicat și apă
- Evitați apa sub presiune
- Curățarea cadrului, a roților și a părților vizibile ale bicicletei

Noțiuni de bază privind lubrifierea

Participanții învață unde și cum să-și lubrifieze corect bicicleta cu ajutorul unui scurt videoclip.

Puncte cheie:

- Lubrifierea lanțului după curățare
- Îndepărtarea excesului de ulei
- Nu lubrifiați niciodată frânele sau jantele

Reparații de bază și întreținere

Prezentare generală a capitolului

Acest capitol se concentrează pe câteva probleme minore frecvente pe care cicliștii le pot remedia singuri.

Repararea unei anvelope sparte

Participanții învață pașii de bază pentru repararea sau înlocuirea unei camere de aer cu ajutorul unui scurt videoclip.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Puncte cheie:

- Demontarea roții în condiții de siguranță
- Localizarea perforației
- Înlocuirea sau peticirea camerei de aer

Cunoașterea limitelor proprii

Participanții trebuie să înțeleagă că, atunci când o reparație este prea complexă, este necesar ajutorul unui profesionist. O listă cu atelierele locale, ONG-urile, serviciile municipale sau organizațiile caritabile ar trebui să fie pusă la dispoziție .

Puncte cheie:

- Identificarea problemelor mecanice
- Cunoașterea serviciilor locale de reparații pentru biciclete
- Acordarea priorității siguranței în detrimentul improvizației

Exerciții practice:

Folosind videoclipurile scurte, o bicicletă și uneltele necesare, participanții ar trebui să încerce singuri:

- Cunoașterea componentelor bicicletei pentru a identifica o problemă
- Verificarea presiunii în anvelope cu ajutorul pompelor
- Curățarea și lubrifierea lanțului
- Demonstrație de reparare a unei anvelope sparte
- Verificarea pedalelor
- Verificarea frânelor

Referrițe:

Bicycling Australia. (2020). ABC bike check.
https://www.bicyclingaustralia.com.au/skills/abc-bike-check/

Park Tool. (2023). Bicycle maintenance and repair help. Park Tool Company.
https://www.parktool.com/en-int/blog/repair-help

Pucher, J., & Buehler, R. (2012). City cycling. MIT Press.
https://doi.org/10.7551/mitpress/8814.001.0001

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cunoștințe despre ciclism

Ghidul Cyclos

Diplomația pe stradă

Modulul 5

CYCLOS Erasmus +

Cycling for Inclusion

Project ID: 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

PREZENTARE GENERALĂ A MODULULUI

Modulul 5	***Diplomația pe stradă***
Rezumat	*Acest modul învață participanții tehnici de ciclism într-un mod simplu și practic. Se concentrează pe echilibru, control, frânare, utilizarea vitezelor și mersul în siguranță în trafic. Modulul îi ajută, de asemenea, pe participanți să înțeleagă cum să aleagă drumuri sigure, să rămână calmi în zonele aglomerate și să ia decizii bune pe drum. Activitățile promovează incluziunea, încrederea și independența. Prin exerciții ușoare, videoclipuri, jocuri de rol și hărți, participanții învață cum să pedaleze în siguranță și fără probleme în diferite situații din viața reală. Modulul prezintă participanților cursul de acțiuni în cazul accidentării sau rănirii, pentru ca oamenii să poată oferi primul ajutor. Principalul gol al modulului este de a transorma un participant dintr-un simplu ciclist într-un pilot urban care își cunoaște drepturile, este pregătit pentru situații de urgență și participă drept un membrul egal în trafic*
Rezultatele învățării	• *Autoritate poziționlă strategică: În loc să se ascundă pe marginea drumului sau să se înghesuie într-un colț pentru siguranță.* • *Armură psihologică și comunicare: Capacitatea bicicliștilor de a gestiona agresivitatea sau frica și de a-și comunica cu încredere drepturile către ceilalți participanți la trafic.* • *Navigare incluzivă: Capacitatea oamenilor de a se deplasa liber prin infrastructura neaccesibilă a orașului (șosele de centură, linii de tramvai), indiferent de gradul sau tipul dizabilității (fie că folosesc biciclete tandem sau handbike-uri). De asemenea, utilizarea parcurilor și a coridoarelor verzi ca rute strategice de evitare a traficului.*
Cuvinte cheie #hashtags	*#cycling #inclusion #greenmobility #confidence #safety #streetdiplomacy*

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

INTRODUCERE

Abilitățile tehnice, precum pedalarea și menținerea echilibrului, sunt învățate în majoritatea programelor de instruire pentru ciclism, dar rămâne întrebarea cea mai importantă: Vor fi suficiente aceste abilități, învățate într-un mediu liniștit, pentru a preveni blocarea în traficul real și haotic? Pe lângă faptul că sunt un loc pentru deplasarea cu mașina, străzile prezintă o serie de provocări psihologice pentru grupurile vulnerabile din punct de vedere social, precum imigranții, refugiații și tinerii cu dizabilități. Experiența este diferită, chiar dacă asfaltul este același. În traficul intens, tinerii care merg impecabil pe bicicletă pot „îngheța de frică” atunci când aud claxonul unui camion care se apropie din spate. Scopul acestui modul este de a elimina „momentul de blocaj” și de a transforma participantul dintr-un ciclist pasiv într-unul activ. O barieră majoră pentru grupurile vulnerabile este suprasolicitarea cognitivă. Un ciclist fără experiență își folosește 90% din atenție pur și simplu pentru menținerea echilibrului și dirijarea bicicletei, rămânându-i doar 10% din energia mentală pentru a monitoriza condițiile de trafic și pericolele din jur. Acest dezechilibru reprezintă un pericol. Inversarea acestui dezechilibru este obiectivul acestui modul. Scopul este ca mișcările fizice să devină un automatism. Acest lucru permite minții participantului să se concentreze asupra evaluării situației din trafic, în loc să fie preocupat de mersul pe bicicletă. De asemenea, discutăm despre sindromul „Ciclistului invizibil”. Majoritatea accidentelor au loc atunci când un ciclist ezită și este imprevizibil pentru ceilalți șoferi, mai degrabă decât atunci când face o greșeală. Tehnica „Predictibilității asertive”, pe care o predăm în cadrul acestei instruiri, urmărește să transmită șoferului că „sunt aici și știu ce fac” înainte ca o confruntare să aibă loc.

Analiza nevoilor: Studiile arată că principalul motiv pentru care grupurile vulnerabile refuză să meargă pe bicicletă nu este incapacitatea fizică, ci lipsa unor spații accesibile. Aceste persoane nu simt că își au locul pe stradă. Acest modul aplică modelul „Încrederii proactive”: anticiparea pericolului în locul reacției la acesta. Îi învățăm pe participanți că siguranța pe stradă nu înseamnă să fii invizibil, ci să fii vizibil și să îți afirmi drepturile.

Modulul se bazează pe metodologia „Consolidării pozitive și a răbdării” pentru instructori. Scopul nu este de a-i arunca pe participanți direct în haos. În schimb, instruirea este construită în jurul principiului introducerii treptate a scenariilor din lumea reală. Modulul se bazează pe trei piloni principali:

Vizibilitatea este o forță: Nu te ascunde în colțuri întunecate, deplasează-te și menține contact vizual cu șoferul.

Eco-inteligența: Cea mai scurtă cale de pe hartă nu este întotdeauna cea mai bună rută pentru bicicliști. Îi învățăm pe participanți să aleagă rute verzi: să aleagă parcuri și străzi liniștite în locul zonelor zgomotoase și poluate. Această alegere nu doar protejează sănătatea plămânilor, ci și calmează mintea prin evitarea traficului agresiv.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Pregătirea pentru situații de urgență: Predarea unor noțiuni de bază de prim ajutor pentru a depăși teama de necunoscut și pentru a salva viețile celorlalți.

La finalul modulului, participantul nu ar trebui să mai fie o persoană care spune „lăsați-mă să trec”, ci un individ independent și încrezător în sine, care spune „mă deplasez aici pentru că este dreptul meu”. Participanții vor aplica în mod strategic regulile de siguranță.

DIPLOMAȚIA STRADALĂ

Acest capitol îi învață pe participanți să vorbească fluent limba străzii. Diplomația stradală este arta de a te deplasa fără confruntări cu șoferii, dar fără a-ți compromite dreptul de a fi pe drum. Scopul nu este acela de a crea relații conflictuale în mediul rutier, ci de a promova cooperarea bazată pe principiile înțelegerii reciproce. Participanții trebuie să depășească barierele psihologice și să înțeleagă că au același drept de a se deplasa pe drum ca și șoferii. Acest capitol se concentrează mai mult pe pregătirea mentală și alegerea poziției corecte decât pe manevrele tehnice

1.1 Psihologia fricii și a întărirea pozitivă

Frica de trafic nu reprezintă doar un pericol fizic, ci și un obstacol psihologic serios pentru grupurile deosebit de vulnerabile (migranți, refugiați sau tineri traumatizați). Un studiu realizat de Bikeygees e.V. cu femei refugiate arată că, în momentele de frică, abilitățile cognitive și motorii ale unei persoane se blochează, ceea ce sporește riscul de accidente în traficul real (Bikeygees e.V., n.d.). Prin urare, instructorii ar trebui să aplice metodologia „întăririi pozitive”. Este interzisă criticarea unui participant atunci când acesta face o greșeală; în schimb, fiecare mic succes (de exemplu, frânarea la momentul potrivit) ar trebui lăudat.

Pe lângă pregătirea mentală, vigilența fizică este o condiție esențială pentru siguranță. Una dintre cele mai frecvente greșeli în rândul cicliștilor este purtarea căștilor. În trafic, pericolul vine adesea din spate și este posibil să auzi sunetul unei mașini care se apropie înainte de a o vedea în oglindă. Prin urmare, acest aspect va fi menționat în mod special în timpul antrenamentului.

Al doilea aspect important este utilizarea luminilor bicicletei. Chiar și în timpul zilei sau pe vreme înnorată, utilizarea dispozitivelor de iluminare le permite șoferilor să vadă mai ușor partea opusă. Când șoferul vede semnalul luminos, își sporește atenția și menține o distanță de siguranță în timpul manevrelor.

Una dintre greșelile comise de bicicliști este aceea de a circula prea aproape de bordură pentru a se simți în siguranță (circulația pe marginea drumului). Cu toate acestea, statisticile privind siguranța demonstrează contrariul. Potrivit Societății pentru

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Siguranța Rutieră din Marea Britanie (ROSPA), aproximativ 10-15% din accidentele de bicicletă din zonele urbane sunt cauzate de deschiderea bruscă a ușilor mașinilor parcate (uși care se deschid). Din acest motiv, Federația Europeană a Cicliștilor (ECF) încurajează cicliștii să circule la o distanță de cel puțin 1,5 metri față de mașinile parcate (Federația Europeană a Cicliștilor, 2022).

Acest proces ar trebui, de asemenea, corelat cu educația în domeniul drepturilor omului. Conform liniilor directoare „Compass" ale Consiliului Europei, tinerilor ar trebui să li se explice că au dreptul de a utiliza spațiul public și de a se deplasa în siguranță (Consiliul Europei, 2023).



1.2 Arta comunicării: transmiterea intențiilor

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Traficul nu înseamnă doar respectarea regulilor, ci și cooperarea interpersonală dintre participanții la trafic. Această secțiune se concentrează asupra diplomației în trafic, care reprezintă capacitatea de a comunica și de a transmite informații despre situațiile din trafic fără a recurge la agresivitate. Cicliștii care circulă în siguranță nu doar respectă regulile, ci comunică în mod activ și cu șoferii.

Cel mai eficient instrument pentru siguranță este interacțiunea umană. Contactul vizual direct la intersecții sau atunci când te afli lângă o mașină oprită îl obligă pe șofer să observe ciclistul și să îi acorde ajutor, dacă este necesar, într-o situație de urgență. Acest gest simplu reduce semnificativ riscul ca șoferul să pătrundă brusc pe traiectoria ciclistului.

Un ciclist încrezător comunică din timp, inclusiv prin limbajul corporal, ceea ce intenționează să facă.

De exemplu, schimbarea poziției corpului înainte de a începe un viraj sau de a schimba banda de circulație reprezintă un avertisment foarte eficient. Simplul fapt de a ține capul ridicat, de a privi peste umăr și de a opri pedalarea pentru o clipă transmite șoferului din spate mesajul: „Atenție, urmează să efectuez o manevră!”. Această formă de comunicare nonverbală este foarte importantă în trafic, deoarece șoferul devine conștient de intențiile ciclistului și se poate pregăti înainte ca acesta să înceapă manevra.

Scopul principal al acestui subcapitol este de a face comportamentul ciclistului cât mai clar și mai previzibil pentru șoferi. Atunci când șoferii știu la ce să se aștepte din partea unui ciclist, nivelul de stres scade, iar situațiile periculoase pot fi evitate. Participanții sunt învățați că anticiparea propriilor acțiuni și conștientizarea modului în care acestea îi afectează pe ceilalți nu reprezintă o formă de pasivitate. Dimpotrivă, acestea sunt modalități esențiale de a-și asigura propria siguranță în trafic.

2. *Gestionarea riscurilor din lumea reală*

Tranziția de la teorie la practică va avea loc în acest capitol. Obiectivul principal al acestui capitol este de a-i învăța pe participanți nu numai regulile de circulație, ci și să anticipeze posibilele greșeli ale celorlalți participanți la trafic. Din acest motiv, capitolul se bazează pe două aspecte principale: luarea deciziilor strategice pentru a evita un accident și cunoștințe de prim ajutor pentru a gestiona un eventual accident. În procesul de predare se aplică principiul „de la simplu la -complex”, iar participanții sunt introduși treptat în scenarii din viața reală

2.1 Traversarea intersecțiilor complexe

Intersecțiile reprezintă punctele cele mai dificile pentru bicicliști. Conform rapoartelor Comisiei Europene, 75% din accidentele de bicicletă au loc la intersecții. Accentul principal al instruirii trebuie pus pe contactul vizual. Dacă bicicliștii nu pot vedea ochii șoferului, acesta nu îi poate vedea pe bicicliști. Pentru fiecare manevră trebuie predată

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

secvența „Privește -> Semnalizează -> Poziționează-te -> Mișcă-te”. Formatorii pot testa comportamentul participanților prin simularea unor scenarii din viața reală. Scopul este de a putea anticipa greșelile celorlalți participanți la trafic și de a dobândi competențe soft.

Participanții vor fi informați cu privire la pericolele reprezentate de unghiurile moarte. Este periculos să circuli pe partea dreaptă a autovehiculelor, în special a camioanelor și a autobuzelor, care sunt oprite la semafoare. Șoferii adesea nu se uită în oglinzile laterale atunci când virează la dreapta, ceea ce poate duce la accidente. Formatorii ar trebui să explice că, dacă nu există pistă pentru biciclete și drumul este îngust, cea mai sigură opțiune este să te poziționezi în spatele ultimului autovehicul. Această poziție asigură vizibilitatea completă a ciclistului

Cicliștii trebuie, de asemenea, să fie capabili să traverseze banda de circulație la intersecții. Cicliștii circulă adesea pe trotuar, ceea ce poate face traversarea intersecției periculoasă pentru autovehicule. Participanții trebuie să învețe că apropierea de un sens giratoriu sau de o intersecție îngustă din centrul benzii de circulație este cea mai sigură opțiune. Acest lucru împiedică șoferii să efectueze manevre de depășire potențial periculoase și asigură vizibilitatea completă a ciclistului în câmpul vizual al șoferului. Astfel se elimină problema ascunderii pe marginea drumului.

Cea mai dificilă manevră la intersecții este virajul la stânga. Pentru această manevră se pot folosi două abordări diferite. Pentru bicicliștii experimentați, o întoarcere directă în fluxul traficului poate fi adecvată, dar pentru participanții mai puțin experimentați se recomandă o întoarcere în două etape – „întoarcerea de la Copenhaga”. În această tehnică, biciclistul merge mai întâi drept înainte pentru a se opri la următorul colț, întoarce bicicleta spre stânga și continuă drumul când se schimbă semaforul. Această metodă permite participantului să vireze în siguranță, fără a se stresa în trafic.

2.2 Încredere în situații de urgență: cunoștințe de prim ajutor

O parte importantă a încrederii în trafic este răspunsul la întrebarea: Știu ce să fac în cel mai rău scenariu? Deși participanții la această unitate nu urmează un curs medical complet, li se predă Protocolul PAS, bazat pe recomandările Crucii Roșii Britanice (Crucișa Roșie Britanică, 2023):

P – Protejare: În cazul unui accident, primul lucru de făcut este să te protejezi pe tine și zona înconjurătoare și să îndepărtezi bicicletele din cale.

A – Alertă: Sunați la serviciile de urgență (112) și raportați locația exactă

S – Sprijin: Nu mișcați persoana rănită; vorbiți-i calm și ajutați-o să-și gestioneze stresul (asigurați-vă că poate respira și folosiți alte tehnici de respirație). Aceste

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

cunoștințe sporesc încrederea în sine a participanților și îi transformă în utilizatori responsabili ai drumurilor.

Cyclists will learn the appropriate medical care in case of an accident:

- *Leziuni prin frecare și arsuri (risc de 21%): Cicliștii suferă adesea de arsuri prin frecare după ce alunecă pe asfalt. În acest caz, nu este necesar să se aplice imediat o cremă, dar este necesar să se acopere ușor zona rănită pentru a preveni infecția.*
- *Fracturi (membrele superioare): Când o persoană cade, își aruncă reflex brațele în față pentru a se proteja; ca urmare, întregul impact cade asupra brațelor, iar oasele se rup. Dacă un braț este rupt sau îndoit în acest moment, nu încercați să-l îndreptați; este necesar pur și simplu să-l mențineți nemișcat, astfel încât să nu se producă leziuni suplimentare până la sosirea medicului*
- *Pierderea cunoștinței și resuscitarea cardiopulmonară: În cazuri grave, dacă ciclistul își pierde cunoștința și are dificultăți de respirație, se aplică masajul cardiac. Cu un ritm de 100-120 de bătăi pe minut, acesta poate salva o viață până la sosirea ambulanței.*
- *Hipotermia: Riscul de hipotermie este real pentru cicliștii blocați pe drum în timpul iernii, în urma unui accident sau a unei defecțiuni tehnice. O „pătură din folie de aur" ar trebui să fie o parte esențială a echipamentului lor.*



2.3 Consecvență și coexistență

În acest capitol, sunt aplicate diverse strategii pentru a ne asigura că abilitățile dobândite nu sunt uitate, ci devin parte integrantă a vieții de zi cu zi. Integrarea socială

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

și reziliența psihologică reprezintă teme esențiale. Formatorii îi vor învăța pe participanți că nu sunt singuri și le vor prezenta tehnicile pe care le pot utiliza în situații stresante.

3.1 Gestionarea stresului: tehnici de dezamorsare a conflictelor

Agresivitatea șoferilor este una dintre cele mai frecvente situații întâlnite în mediul urban. Formatorii trebuie să îi învețe pe participanți puterea de a nu reacționa. Răspunsul la comportamentul agresiv al unui șofer nu face decât să înrăutățească situația. Cea mai sigură abordare este să respiri adânc, să eviți contactul vizual și să îți continui calm drumul. Dacă există vreo amenințare, ciclistul ar trebui să se deplaseze imediat pe trotuar și să aștepte până când șoferul trece. Termenul „dezamorsare" se referă la reducerea tensiunii și prevenirea unui conflict. Să analizăm câteva situații tensionate bazate pe scenarii reale și să descoperim următoarele tehnici de dezamorsare a conflictelor.

Atunci când un șofer observă că un ciclist efectuează o manevră bruscă în trafic (de exemplu, un viraj neașteptat), prima reacție a acestuia este teama. În psihologia umană, teama se transformă adesea în furie, iar șoferul începe să claxoneze sau să strige. De multe ori, șoferul se enervează atunci când nu înțelege de ce ciclistul din fața sa încetinește: „De ce se oprește? Oare nu știe să conducă?". Însă, atunci când ciclistul semnalizează cu mâna „Oprire", șoferul poate înțelege că există un obstacol în față sau că urmează să efectueze un viraj și poate opri în mod controlat, anticipând situația.



3.2 „Sistemul de parteneri" pentru integrare socială

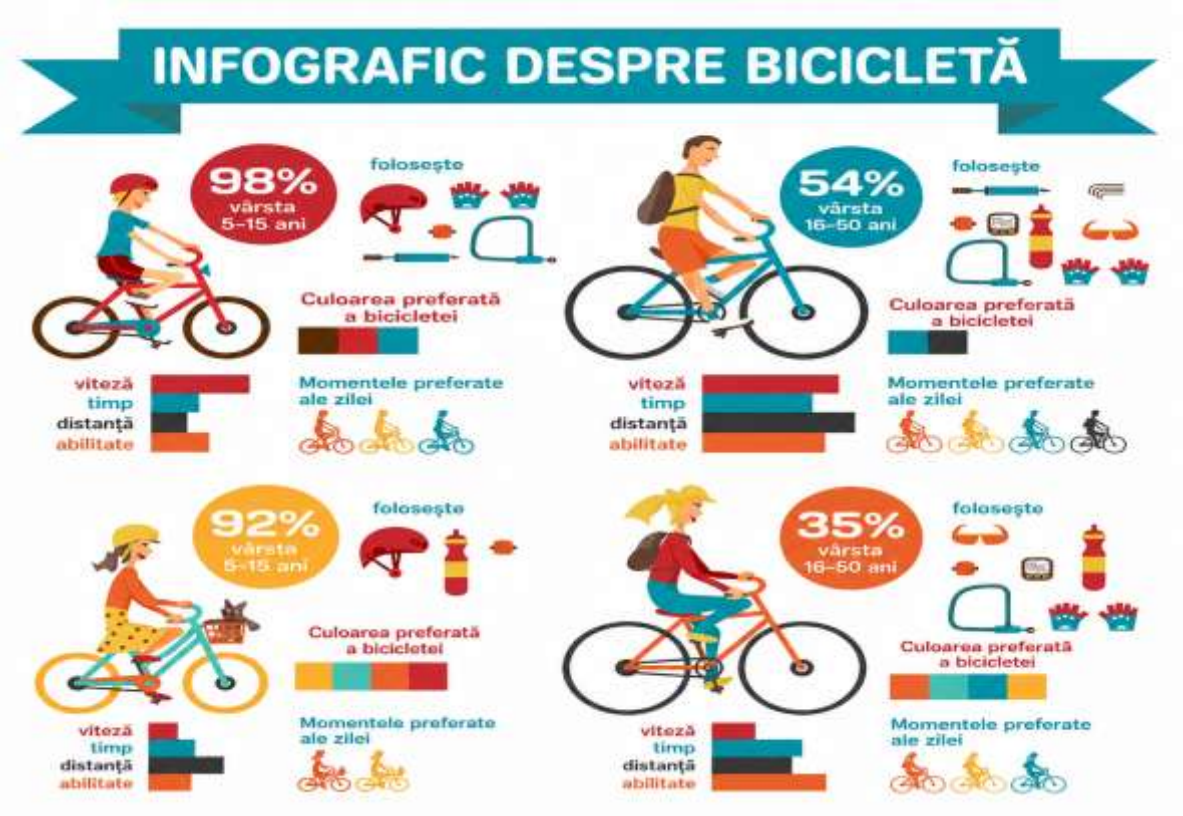
Continuitatea este esențială pentru a se asigura că abilitățile dobândite nu sunt uitate. Inspirat de programul HUB Cycling din Canada, acest modul utilizează sistemul de parteneri. Când o persoană începe să pedaleze singură, poate fi speriată și

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

descurajată de primele dificultăți (de exemplu, când o mașină claxonează sau în trafic). Cu toate acestea, atunci când are alături un mentor experimentat sau un grup, se simte protejată, își corectează imediat greșelile și se bucură de proces. Atunci când mergi cu bicicleta, este necesar să alegi parcuri și străzi liniștite, nu doar scurtături. Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), deplasarea în zone verzi, mai degrabă decât printre clădiri din beton, reduce stresul și are un efect pozitiv asupra sănătății mintale. Conform statisticilor, în timp ce 98% dintre copiii cu vârste cuprinse între 5 și 15 ani merg cu bicicleta, această cifră este de 54% în rândul adulților (cu vârste cuprinse între 16 și 50 de ani). Motivul este teama de trafic.

„Sistemul Buddy" a fost creat tocmai pentru a elimina această teamă. Spre deosebire de copii, adulții se concentrează mai mult pe „siguranță" decât pe simpla plimbare cu bicicleta. Rolul mentorului este de a-i învăța pe participanți să aplice abilitățile de echilibru pe care le-au dobândit în copilărie într-un mediu urban. Pentru începători, faptul că nu știu ce echipament (pompă, lacăt, cască) este esențial reprezintă o barieră. Instructorii îi ajută pe participanți să facă alegerea corectă și să-și depășească necunoștințele tehnice. Pentru a se asigura că participanții devin bicicliști încrezători, antrenamentul trebuie să se încheie cu o sarcină de schimbare a rolurilor. În această etapă, participanții nu mai urmează mentorul; în schimb, încep să pedaleze pe o distanță scurtă. Îndrumarea încurajează participantul nu doar să pedaleze, ci și să aleagă traseul potrivit, de exemplu parcuri și străzi liniștite, , precum și să-și regleze viteza. Procesul transformă persoana dintr-un urmăritor pasiv într-un lider activ, ceea ce este considerat pasul psihologic final și cel mai important pentru a deveni un „pilot urban".



Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Exerciții

Întrebări cu răspunsuri multiple

Întrebarea 1. Mergeți cu bicicleta pe o stradă îngustă și nu există spațiu suficient pentru ca o mașină să treacă pe lângă dumneavoastră. Care este atunci cea mai sigură poziție?

A) Să pedalezi spre colțul străzii

B) Să pedalezi pe trotuar

C) Să rămâi în mijlocul benzii de circulație

D) Oprirea și coborârea imediată de pe bicicletă

Răspuns corect: C

Întrebarea 2. Care ar trebui să fie distanța minimă la depășirea mașinilor parcate pentru a evita o ușă deschisă?

A) 0,5 metri

B) 1,0 metri

C) 1,5 metri

D) Nu contează dacă conduci încet

Răspuns corect: C

Întrebarea 3. În ceea ce privește modulul, ce ar trebui să faci în cazul în care un șofer agresiv îți face semne?

A) Să țipi și să-ți explici drepturile

B) Nu reacționezi deloc, inspiri și expiri

C) Să încetinești și să-l înveți bunele maniere la volan

D) Accelerezi pentru a scăpa

Răspuns corect: B

Completează spațiile libere

Completați propozițiile folosind următoarele cuvinte: intenții, contact vizual, unghi mort, previzibil, reducerea presiunii

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Dacă nu poți vedea ochii șoferului în oglindă, probabil te afli în _____ .

(Răspuns: unghiul mort)

Cea mai eficientă modalitate de a reduce conflictele în trafic este să-ți faci stilul de conducere _____ .

(Răspuns: previzibil)

Ar trebui să _____ înainte de a intra într-o intersecție

(Răspuns: stabilești contact vizual)

Semnalele manuale sunt o modalitate de a-ți transmite _____ celorlalți participanți la trafic

(Răspuns: Intențiile)

A respira adânc și a ignora comportamentul nepoliticos este o formă de _____ a conflictului

(Răspuns: Gestionare)

Includeți linkuri către resurse externe (de exemplu, videoclipuri de pe YouTube, articole) ca material suplimentar de lectură + întrebări pentru autoanaliză sau discuții de grup

Scenariu din viața reală

Scenariu de cercetare: Aștepți la un semafor roșu. Semaforul se face verde și îți ia câteva secunde să începi să pedalezi. Mașina din spatele tău claxonează și accelerează motorul. Simți că ritmul cardiac îți crește și devii agitat

Sarcină:

Identificați riscul imediat (fizic și emoțional).

Cum ați aplica strategia de dezamorsare a conflictului din secțiunea 3?

Care este cea mai sigură măsură pe care o puteți lua pentru a ieși din această situație?

Răspuns Identificați riscurile imediate: există atât un risc fizic, în sensul că v-ați putea răni dacă faceți o mișcare greșită, cât și un risc emoțional ridicat. Panica poate duce la conducerea cu o viteză necorespunzătoare, ceea ce poate duce la o cădere

Antrenează-te să reduci tensiunea: reacționarea prea rapidă creează o luptă. Respiră adânc pentru a-ți încetini ritmul cardiac. Nu considera semnalul ca pe un atac personal, ci doar ca pe un zgomot

Cea mai sigură acțiune: Ciclistul nu trebuie să intre în panică, ci să continue să pedaleze încet. Dacă șoferul vehiculului nu încetează să vă deranjeze, semnalizați

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

cu semnalizatorul drept, ieșiți de pe carosabil și lăsați-l pe șofer să treacă. Preocuparea ta principală este siguranța atât a ta, cât și a șoferului, nu corectarea comportamentului acestuia.

Discuție de grup: Împărtășiți-vă experiența dintr-un moment în care v-ați simțit neprotejați în trafic. Ce măsuri ați lua acum, după ce ați parcurs Modulul 5, pentru a preveni sau gestiona un astfel de eveniment?

Nou studiu de caz: Confuzie persistentă la un sens giratoriu Scenariu: În față se află un sens giratoriu. Destinația ta este ieșirea 3, pentru a vira la stânga. Un vehicul se apropie cu viteză dinspre stânga. Simți nevoia să te deplasezi spre partea dreaptă a drumului pentru a lăsa mașina să treacă. Însă tocmai acest loc te plasează la intersecția ieșirilor mașinilor.

Sarcină: 1. Identificați situația: Ce face ca menținerea pe dreapta în acest loc să fie deosebit de periculoasă?

2. Luarea deciziilor: Ce înseamnă „linia de bază” în acest context?

3. Acțiune: Cum îi semnalezi șoferului din spatele tău că urmează să intri în sensul giratoriu?

Răspuns corect / Soluție: S-a identificat pericolul: menținerea pe dreapta determină mașinile să te depășească brusc spre ieșirea din sensul giratoriu, creând un risc de coliziune. Devii invizibil pentru șoferii care se apropie din alte direcții.

Punct de referință: Rămâneți în mijlocul benzii înainte de a intra în sensul giratoriu dacă nu doriți să fiți depășit.

Acțiune: Privește șoferul din stânga ta, fă un semnal clar cu mâna și intră în sensul giratoriu cu mașina ta atunci când apare un spațiu liber.

Ciclism pasiv vs. ciclism cu încredere

Problemă	**Acțiune sigură / Soluție**
Auziți claxonul agresiv al unei mașini în spatele dvs.	Păstrează-ți calmul, menține-ți traiectoria, nu te abate spre bordură.
Ciclism pe un drum îngust, fără spațiu pentru depășirea mașinilor	Ocupă „poziția principală” (centrul benzii) pentru a preveni depășirile periculoase.
Te apropii de o intersecție unde așteaptă un șofer.	Stabilește contact vizual direct pentru a te asigura că șoferul te-a văzut.

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.

Cele 3 reguli de aur ale comunicării

Mențineți întotdeauna contactul vizual cu șoferii la intersecții.

Folosiți semnale clare cu mâna cu 5 secunde înainte de a vira.

Folosiți-vă vocea („Bună ziua!”, „Atenție!”) dacă este necesar.

Poziționarea pentru siguranță

Poziția principală: circulați pe mijlocul benzii atunci când drumul este îngust.

Poziția secundară: circulați la 1 metru de bordură atunci când drumul este lat.

Zona ușilor: Nu circulați niciodată la mai puțin de 1,5 metri de mașinile parcate.

Gestionarea stresului (calmarea situației)

Respirați adânc dacă un șofer este agresiv.

Nu-i răspundeți cu strigăte și nu faceți gesturi nepoliticoase.

Oprește-te într-un loc sigur (pe trotuar) dacă te simți copleșit.

Referințe

The bibliography must be structured according to APA style.

- *Bikeability Trust. (n.d.). Bikeability level 3 course standards: Hazard perception and complex traffic. Retrieved from https://www.bikeability.org.uk*
- *Bikeygees e.V. (n.d.). Cycling training for refugee women: Educational concept. Retrieved from https://bikeygees.org*
- *British Red Cross. (2023). First aid for cyclists: Emergency response basics. Retrieved from https://www.redcross.org.uk/first-aid*
- *Council of Europe. (2023). Compass: Manual for human rights education with young people. Council of Europe Publishing. https://www.coe.int/compass*
- *European Cyclists' Federation. (2022). Safer cycling for all: Best practices and infrastructure. Retrieved from https://ecf.com*
- *Green Erasmus Project. (2022). Guidelines for environmental activities in youth projects. Retrieved from https://greenerasmus.org*
- *HUB Cycling. (n.d.). Newcomer bike mentorship program: Guide for mentors and mentees. Retrieved from https://bikehub.ca*

Co-funded by the European Union

Finanțat de Uniunea Europeană. Punctele de vedere și opiniile exprimate aparțin, însă, exclusiv autorului (autorilor) și nu reflectă neapărat punctele de vedere și opiniile Uniunii Europene sau ale Agenției Executive Europene pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană și nici EACEA nu pot fi considerate răspunzătoare pentru acestea.